ANNO XXXVI - N. 11 COPIE 180.000 NOVEMBRE 1930 - ANNO IX

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL' ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

QUESTA RIVISTA SI COMPONE: DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. VIII; DEL TESTO DALLA PAG. 501 ALLA 580;
E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. IX ALLA XVI E DALLA PAG. 513 ALLA 560.

Il libero professionista e l'impiegato

— Ma non ti lamentare, fammi il piacere. Noi liberi professionisti guadagnamo più di voi, è vero, ma non abbiamo la bella tranquillità che voi avete. Andando avanti con gli anni, diminuisce l'energia di lavorare e diminuisce anche il reddito, amico mio. E noi non abbiamo pensioni, mentre voi a una certa età potete ritirarvi in santa pace a vivere di rendita. Ecco il segreto della vostra serenità e dei vostri nervi calmi. Sicuro il presente, sicuro l'avvenire! E noi invece, sempre in orgasmo: più vivi di voi, forse, ma quanto prima di voi logorati! e nessun riposo per la vecchiaia.

— E perchè nessun riposo? Sta a voi di procurarvelo il riposo, pensando oggi alla vostra pensione di domani, quella pensione tanto invidiata agli impiegati di Stato: con la differenza a vostro vantaggio, che voi potete fissarla in misura molto più alta, date le vostre più forti entrate.

— Già, accantonando qualche migliaio di lire in una Banca. E credi tu che si abbia la costanza di farlo? Il danaro ti serve e te lo riprendi: sono tante le tentazioni!

— Una polizza di assicurazione sulla vita stipulata con l'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI, è quello che fa al tuo caso, amico mio. Paghi il tuo premio in questi anni di maggiore reddito e quando non sarai più giovane, ti troverai il tuo bel capitale, col quale potrai, se lo riterrai opportuno, costituire, sempre con l'Istituto, una rendita vitalizia.

Noi Italiani siamo ancora un po' indietro per ciò che riguarda le assicurazioni, mentre possediamo nell'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI un organismo assicurativo che è il più potente dell'Europa continentale e così bene attrezzato, da poter offrire svariatissime forme di assicurazione vita, adatte a tutte le condizioni sociali.

— Farò tesoro delle tue sagge considerazioni e fra breve entrerò anch'io nella grande famiglia dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

ALI NEL CIELO

Concorsi.

a) Concorso per tenenti Commissari della Regia Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un concorso, per titoli e per esami a 18 posti di tenente in servizio permanente nel corpo di Commissariato militare ruolo di Commissariato.

Potranno prendere parte al concorso i cittadini italiani celibi o vedovi senza prole, abili al servizio militare, di buona condotta pubblica e privata, che non abbiano oltrepassato il trentesimo anno di età al 1° gennaio 1931 e che siano provvisti di laurea in giurisprudenza, o in scienze commerciali, o in scienze sociali economiche e politiche o in scienze economiche marittime.

Le domande in carta da bollo da L. 5 debbono essere indirizzate al Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale del personale militare e delle scuole, Palazzo Viminale, Roma, non più tardi del 10 dicembre 1930 corredate dei documenti di rito tutti in carta legale e debitamente legalizzati.

Gli esami avranno luogo in Roma presso l'Ispettorato di commissariato militare della R. Aeronautica il giorno che verrà comunicato con avviso personale ai singoli candidati. Gli esami consistono in prove scritte ed orali.

I programmi di esame, le modalità e i documenti da presentare sono indicati nel bando di concorso affisso negli Albi comunali presso i Comandi di distretto militare e i Presidi Aeronautici.

b) Corsi allievi ufficiali di complemento del Genio Aeronautico e del Commissariato Aeronautico.

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un corso per 25 allievi ufficiali di complemento del Genio Aeronautico — ruolo ingegneri — ed un altro per 12 allievi ufficiali di complemento del Corpo di commissariato militare della R. Aeronautica — ruolo commissariato.

Gli aspiranti saranno ammessi direttamente col grado di sergente e, dopo tre mesi di servizio essi saranno, se idonei, nominati sottotenenti di complemento, col quale grado compieranno 6 mesi di servizio.

Gli allievi ufficiali del Genio Aeronautico debbono essere laureati in ingegneria, quelli di commissariato in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali e debbono aver compiuto con successo i corsi di istruzione premilitare, ovvero rivestire un grado di ufficiale nella M. V. S. N.

Dopo l'accertamento della idoneità fisica gli aspiranti dovranno sostenere un esame sui regolamenti militari e anche della R. Aeronautica. La chiamata per gli esami sarà effettuata entro il gennaio 1931 a mezzo comunicazione diretta ai singoli interessati.

Le domande in carta legale da L. 5, corredate dai documenti di rito debitamente legalizzati, dovranno essere indirizzate al Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale del personale militare e delle Scuole, Roma, non oltre il 10 dicembre 1930.

Le modalità, i documenti da presentare, ecc., sono indicati nei bandi esposti negli Albi cosono comunali, presso i Presidi Aeronautici e Comandi di distretto militare.

Coloro che desiderassero maggiori notizie potranno rivolgersi direttamente al Ministero dell'Aeronautica, Direzione generale del personale militare e delle Scuole.

L'Italia all'Esposizione aeronautica di Poznan (1930).

Nell'Esposizione internazionale di Poznan, in Polonia, lo «stand» italiano è stato premiato con la massima onorificenza: il «Grand Prix».

Alla stessa Esposizione hanno partecipato altre industrie aeronautiche italiane con «stand» proprio. Alla Società Isotta-Fraschini è stato assegnato il «Grand Prix»; alla ditta Ottico-Meccanica di Roma è stata assegnata una medaglia d'oro e una medaglia d'oro è stata pure assegnata alla ditta Ratti di Milano.

Attività dell'aviazione coloniale.

Il giorno 23 agosto un'autocolonna del R. Corpo Truppe Coloniali della Cirenaica partiva dall'oasi di Gialo (Cirenaica) per effettuare una ricognizione verso Cufra. Dopo una tappa di 160 km. essa raggiungeva l'uadi el Fareg, nei cui pressi pernottava, e riprendeva la marcia il giorno successivo raggiungendo la località di el Maezil, a 340 km. a sud di Gialo, dopo avere costituita una base intermedia di rifornimento utilizzabile anche per l'aviazione. Nella mattina del giorno 25 l'autocolonna raggiungeva l'oasi di Bir Zighen, obbiettivo della ricognizione, da dove, con colonne leggere, riconosceva le località ed i posti d'acqua della zona e sceglieva un ampio campo di atterraggio per aeroplani.

Per cooperare al compito affidato all'autocolonna, quattro apparecchi dell'aviazione della Cirenaica, dopo essersi riforniti, nel pomeriggio del giorno 25, alla base intermedia, puntavano all'alba del 26 sulla oasi di Cufra e bombardavano efficacemente le località di El-Giof e Et-Tag con visibili risultati.

Gli apparecchi rientravano a Gialo dopo aver atterrato a Bir Zighen nei pressi dell'autocolonna, la quale in due tappe faceva ritorno alla base di partenza.

Europa-America.

Dopo il tentativo del luglio 1929, gli aviatori francesi Costes e Bellonte, hanno volato felicemente i 6700 chilometri che separano, in linea d'aria Parigi da New York.

Dal maggio del 1919, uomini d'ogni nazione hanno tentato le infide vie celesti che sovrastano l'Atlantico e, vinti o vincitori, hanno segnato a volta a volta date memorabili nella storia aeronautica; a volta a volta hanno affermato una conquista.

Un giorno, quando il cielo dell'Atlantico verrà solcato da velivoli commerciali di avio-linee regolari; quando il traffico aereo fra i due mondi avrà il ritmo tranquillo di quello ferroviario o marittimo, gli uomini dimenticheranno, forse, quanta fede, quanta costanza, quanto eroismo occorse per realizzare le rapide comunicazioni fra i due continenti, quale fu la lotta che le nazioni d'Europa e gli Stati d'America sostennero per affermarsi e precedersi nell'esercizio regolare del traffico aereo sull'Atlantico, per ridurre a quaranta ore la distanza tra Europa ed America.

L'Italia, che già segnò con Del Prete, Ferrarin, De Pinedo date gloriose, non è assente nella grande competizione. Lo sappia chi ha fede nell'avvenire dell'ala tricolore.

Per gli orfani degli aviatori.

Il 1° ottobre ha iniziato il suo funzionamento, in Gorizia, l'Istituto per i figli degli aviatori, sorto coi contributi del Ministero dell'Aeronautica, di enti e di privati, e destinato ad accogliere gli orfani degli aviatori caduti ed i figli degli aviatori rimasti permanentemente invalidi in conseguenza di incidenti aviatori.

I ricoverati, che all'atto dell'ammissione dovranno essere già in possesso della licenza elementare, potranno seguire i corsi classici o quelli tecnico-professionali e lascieranno l'Istituto stesso al compimento degli studi.

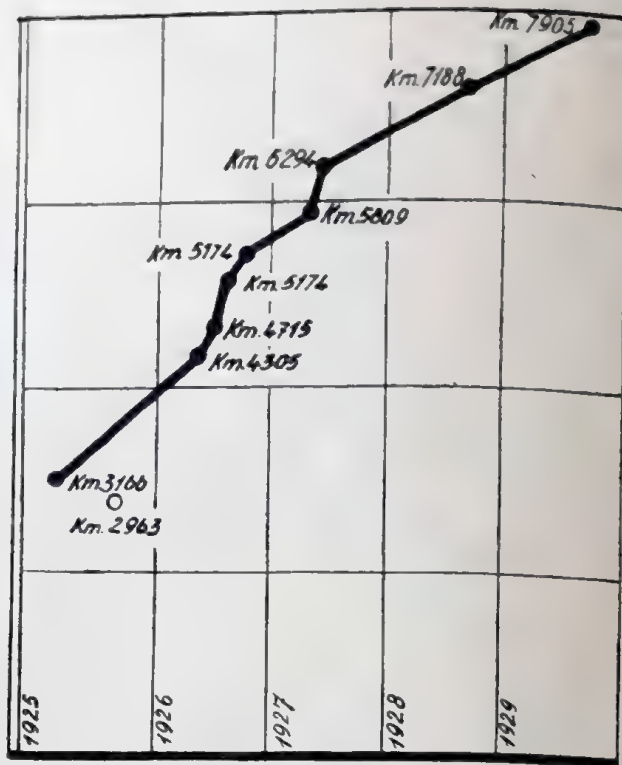
Memorie storiche.

La prima costituzione dell'Aeronautica Italiana data dal 1884. Nel novembre di detto anno, in seguito alla buona riuscita di esperimenti eseguiti a Torino, il 3° Regg. del Genio ebbe l'incarico di impiantare in Roma, presso il proprio distaccamento, un *Servizio Aeronautico*, per l'esercizio dei palloni aerostatici a scopo di studio dell'atmosfera e di osservazioni dall'alto. Nel gennaio 1885, tale servizio venne concretato e definito con la costituzione di una *Sezione Aerostatica*.

In seguito il 3° Regg. del Genio venne aumentato di una compagnia destinata a riunire i vari servizi speciali affidati al reggimento. Tale compagnia assorbì la Sezione Aerostatica ed assunse nell'agosto 1887 la denominazione di *Compagnia Specialisti*, compagnia che nel 1887-88 prese parte alle operazioni per la conquista di Saati nella Colonia Eritrea, mobilitando due parchi aerostatici.

Attraverso vari altri ordinamenti la Compagnia Specialisti separata dal 3° Regg. Genio e resa autonoma assunse il nome di *Battaglione Specialisti* del Genio (17 luglio 1910), trasformatosi successivamente in *Gruppo Aerostieri* del Genio.

Il «record» internazionale di distanza in linea retta.

Il grafico seguente dà una chiara idea del progresso aeronautico per ciò che si riferisce all'apprestamento di velivoli capaci di compiere lunghe trasvolate, senza rifornimenti; vale a dire di velivoli a grandissima autonomia.

La linea dei *records* internazionali di distanza in linea retta continuerà a salire nei prossimi anni; perchè l'uomo non si arresta sulla via del progresso, perchè l'aviazione è destinata a sviluppi meravigliosi, perchè ciò vuole la civiltà dell'aria.

I detentori dei *records* segnati dal grafico sono:

Km. 2963 – Rodgers e Connel (Stati Uniti d'America).
Km. 3166 – Lemaitre e Arrachart (Francia).
Km. 4305 – Fratelli Arrachart (Francia).
Km. 4715 – Girier e Dordilly (Francia).
Km. 5174 – Challe e Weiser (Francia).
Km. 5396 – Costes e Rignot (Francia).
Km. 5809 – Lindbergh (Stati Uniti d'America).
Km. 6294 – Chamberlain e Levine (Stati Uniti d'America).
Km. 7188 – Ferrarin e Del Prete (Italia).
Km. 7905 – Costes e Bellonte (Francia).

Un piccolo aeroplano d'argento offerto a Loreto.

In occasione del Congresso Eucaristico nazionale di Loreto, si sono svolte cerimonie religiose: ad esse hanno partecipato centinaia di bambini venuti dalle regioni limitrofe, ap-

partenenti all'Opera detta dei « Crociatini ». Durante queste cerimonie è stato offerto alla Santa Casa un piccolo aeroplano di argento che i bambini hanno fatto costruire per simboleggiare l'aviazione, della quale fu invocata Patrona la Vergine Lauretana.

Il primo aviatore sarebbe stato italiano.

Da alcune lettere scritte dal segretario di Maria Gonzaga Des Noyers allo scienziato francese Martino Marsenne — lettere acquistate dalla Biblioteca Nazionale di Parigi — risulta che il primo velivolo fu costruito in Polonia, alla corte di Ladislao IV, nel secolo XVII, dall'italiano Tito Livio Buratini.

Dalla suddetta corrispondenza risulta infatti che nel febbraio 1648 il Buratini costruì un apparecchio lungo quattro piedi il quale, mediante l'azione di una molla, riuscì ad elevarsi dal suolo di qualche metro. La riuscita di tale esperimento spronò l'italiano alla costruzione di un apparecchio di maggiori dimensioni, apparecchio che fu realizzato con l'aiuto del re il quale diede, allo scopo, al Buratini 500 ducati d'oro.

Di questo velivolo si hanno notizie anche da altre fonti. Il consigliere di corte Dott. Becher, scrive nella sua opera « Narrische Weisheit und weise Narreheit », edita nel 1862 a Berlino: « Alla Corte del Re di Polonia l'italiano Buratini costruì un battello, ossia una macchina, con la quale tre persone poterono innalzarsi in aria. Egli dichiarava che avrebbe volato da Varsavia a Costantinopoli in dodici ore ».

Des Noyers descrive l'apparecchio denominandolo « Drago volante »: « sono quattro ali per mantenersi ed avanzare nell'aria. Altre due ali servono soltanto per avanzare. Quando il Drago s'innalza le ali si restringono, quando cala si allargano. Dietro l'apparecchio c'è una coda che serve da timone. In caso di caduta in acqua il Drago potrebbe funzionare come un battello ».

La morte di Re Ladislao avrebbe costretto il Buratini ad abbandonare i suoi esperimenti.

Il Salone dell'Aeronautica a Parigi.

Il XII Salone dell'Aeronautica avrà luogo al Grand Palais di Parigi dal 28 novembre al 14 dicembre. Il numero delle case estere iscritte ha già raggiunto una cifra imponente, molto maggiore di quella riscontrata negli anni scorsi.

Un « record » del volo a vela.

L'aviatore tedesco Kronfal ha battuto il *record* del mondo di distanza in linea retta, percorrendo con un velivolo *senza motore* 161 chilometri. L'antico *record*, detenuto dallo stesso pilota, era di km. 149,400.

Un « record » femminile.

L'aviatrice Maria Bastic ha battuto il *record* femminile di durata di volo per aeroplani leggeri del peso inferiore ai 350 chilogrammi, con 37 ore, 28', 57'' di volo.

Monumento agli aviatori interalleati.

E' stato inaugurato, nel settembre scorso, a Toul, un monumento agli aviatori francesi e alleati.

Lo sviluppo del volo a vela in Inghilterra.

Quanto rapidamente e intensamente si sia sviluppato in Inghilterra durante l'ultimo anno la pratica del volo a vela mostra il fatto che non meno di 10 Clubs di volo a vela esistono attualmente nel Regno Unito.

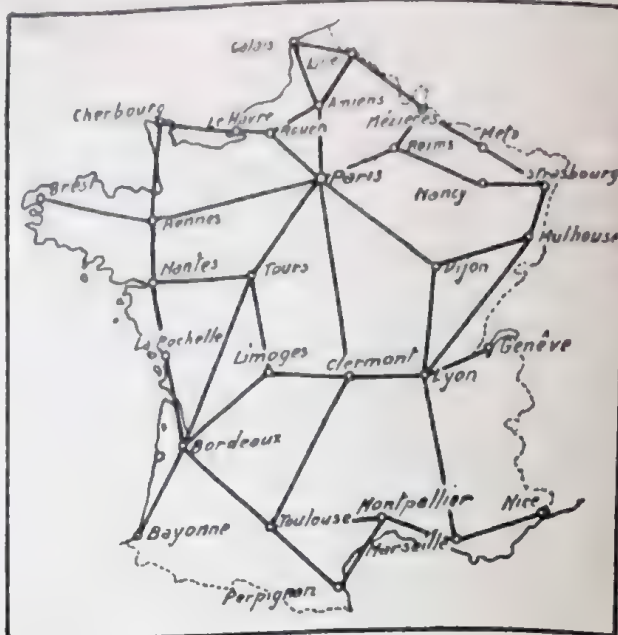
Essi sono i seguenti:

Dorset Gliding Club; Bolton Light Aeroplane and Gliding Club; Nottingham Gliding Club; Scarborough Gliding Club; Cononley and District Gliding Club; Brighton Gliding Club; Isle of Wight Gliding Club; Winchester Gliding Club; Sail Plane Club of T.M.A.C. Sussex; Lancashire Aero Club.

Un « record » americano di fotografia aerea.

Un operatore fotografico ha potuto prendere, volando a bordo di un aeroplano alla quota di 6250 metri, la fotografia di un paesaggio situato a 430 chilometri. Egli ha utilizzato una speciale lente di color rosso che ad occhio nudo sembra nera, ed una pellicola ad emulsione ultrasensibile.

La rete aeropostale francese.

La cartina indica lo sviluppo della rete aerea per il servizio postale secondo i progetti del

Ministero delle Poste e Telegrafi. Nel settembre scorso sono state già aggiudicate le prime due linee aeropostali sugli itinerari Parigi-Cherbourg e Parigi-Le Havre.

Alberghi per aviatori.

Alle vecchie taverne poste ai crocicchi di strade impraticabili che accoglievano, insieme agli stanchi viandanti pacifici, rubatori e ribaldi d'ogni sorta e che rappresentavano in epoche ormai lontane l'unico conforto ospitale ai pellegrini, ai trafficanti, ai viaggiatori, successero le osterie che offrivano alloggio e vitto e rimessa alla diligenza e cavalli freschi di cambio!

La ferrovia fece poi addensare gli alberghi lussuosi in prossimità delle stazioni; l'epoca dell'automobile volle altri alberghi con ampie rimesse per i veicoli rombanti.

Ecco ora la volta dell'« albergo per gli aviatori »: un albergo cioè che ha un buon campo d'aviazione di sua esclusiva proprietà e che offre all'aviatore la possibilità di scendere addirittura in prossimità dell'ospitale edificio senza perder tempo, senza allontanarsi dal proprio velivolo. Di simili alberghi già ne è sorto qualcuno. La civiltà dell'aria li vedrà moltiplicarsi perchè il veicolo alato conquista le moltitudini.

Del resto la duchessa di Bedford, la « duchessa volante » come la chiamano in Inghilterra, ha affermato che, come cento anni or sono, una villa ospitale senza una capace scuderia sarebbe stata biasimevole, così oggi non è concepibile un castello senza aeroporto e, fedele alla sua opinione, ha trasformato tre ettari di terreno intorno al castello dei Tudor in un ampio campo d'aviazione pronto giorno e notte ad accogliere ospiti volanti.

Servizio di taxi-aerei.

Il servizio di taxi-aereo istituito in Brema — e di cui fu già dato notizia ai lettori — ha, nei suoi primi mesi di vita dato risultati apprezzabili. Esso rimarrà perciò come un servizio cittadino permanente.

Un treno salvato da un aeroplano.

Sulla fine dello scorso luglio l'espresso Minneapolis-Atlanta è stato salvato in circostanze eccezionalmente drammatiche. Un pilota mentre volava sulle praterie del Wisconsin, s'accorse che un ponte presso la stazione di Trevino era in fiamme. Sapendo, per un provvidenziale caso, che l'espresso doveva presto arrivare sul posto, il pilota risalì la linea, incontrando il convoglio mentre filava a novanta all'ora verso il ponte già semidistrutto dal fuoco.

Il pilota del velivolo cominciò allora una serie di evoluzioni a bassa quota, cercando di far capire in qualche modo al macchinista il gravissimo pericolo che incombeva. La strana insistenza dell'aviatore finì coll'attrarre l'attenzione del macchinista, il quale, compren-

dendo che qualcosa di eccezionale era accaduto, fermò il convoglio in piena prateria, a poco meno di un chilometro dal ponte distrutto.

Statistiche.

Interessanti sono i dati comparativi del traffico della grande Società francese di trasporti aerei «Air-Union» del primo semestre 1929 e del primo semestre 1930.

Linee	Passeggeri N.		Merci kg.		Posta kg.	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930
Parigi-Londra	4.174	4.132	254.000	335.900	1.130	2.483
Parigi-Marsiglia	886	1.403	18.700	42.300	747	2.280
Lione-Ginevra	229	422	2.500	6.700	283	1.281
Marsiglia-Tunisi	730	698	1.100	14.800	609	7.556
Tunisi-Bona	—	59	—	597	—	7
Totale	6.019	6.714	276.300	400.297	2.769	13.607

L'aviazione commerciale in Persia.

Grande sviluppo ha avuto l'aviazione commerciale in Persia con l'impianto delle linee aeree: Teheran-Baghdad (800 km.); Teheran-Mesched (800 km.); Teheran-Bouchir (1000 km.); organizzate dalla Società tedesca Junkers-Luftverkehr-Persien.

La linea Teheran-Baghdad (800 km.) richiede da 4 a 5 giorni di automobile. In aeroplano si percorre in ore 7 e mezzo, compresi gli scali.

L'altro percorso Teheran-Mesched (800 km.) si compie in 6 ore di volo senza scalo, in luogo dei 4 giorni impiegati dall'autocarro.

Ancora: Teheran-Bouchir (1000 km.) richiede 7 ore e mezzo di aeroplano invece dei 6 a 10 giorni occorrenti a seconda che si impiega una vettura leggera o un camion.

In tali condizioni si comprende come l'aeroplano abbia potuto imporsi ad una popolazione tra cui i commercianti sono numerosi, in paese in cui la mancanza di ferrovia, gli ostacoli topografici, le scarse comunicazioni stradali, rendevano assai difficile il traffico.

L'attività della rete della Junkers-Luftverkehr-Persien, nel 1929, è stata la seguente:

Ore di volo	3.540
Numero di voli	1.877
Chilometri percorsi	549.689
Passeggeri	3.768
Carico (in kg.) — Passeggeri	282.600
Carico (in kg.) — Pacchi espressi	218.201
Carico (in kg.) — Posta	21.537
Totale carico in kg.	522.338

Anno XXXVI **Sommario del Fascicolo di Novembre** **N. 11**

G. BOGNETTI - *Fervet opus*, pag. 801.
E. LO CIGNO - *La nuova stazione viaggiatori di Milano*, pag. 807.
F. I. SANCHEZ CANTON - *Gli artisti italiani in Spagna*, pag. 817.
C. COMOTTI - *Ussita*, pag. 831.
L. GAZZANIGA - *La bicicletta moderna*, pag. 837.
D. BANFI MALAGUZZI - *Una fucina di uomini L'Accademia Navale di Livorno*, pag. 841.
Concorso fotografico, pag. 850.
G. MORETTI - *La Grotta Ulisse Aldrovandi, nel Tauro*, pag. 851.
C. PORRO - *Le ragioni geografiche della italianità del Bacino montano dell'Adige*, pag. 859.
C. TOMASELLI - *Da rifugio a rifugio nelle Dolomiti occidentali*, pag. 865.
E. GALLI - *I monumenti lucani colpiti dal terremoto*, pag. 873.
——— *Ente Nazionale Industrie Turistiche*, pag. 886.
Ali nel Cielo, pag. IX. — Vita del Touring, pag. 513. — Notizie ed Echi, pag. 517. — Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci, pag. 558. — Statistica dei Soci al 30 settembre 1930-VIII, pag. 560.

Abbonamento per il 1930 (i due primi fascicoli essendo esauriti): L. 15,40 (Estero L. 30,40).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali*: L. 15,20 (Estero L. 25.20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi*: L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede*: L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Anno XXXVI - N. 11

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. VIII, del testo dalla pag. 801 alla 880, e del notiziario dalla pag. IX alla XVI e dalla pag. *513* alla *560*.

Novembre 1930
(Anno IX)

FERVET OPUS

Se qualcuno dei nostri Soci, dopo aver ricevuto puntualmente i tre doni agli stessi riserbati nel corrente anno (il volume «Piemonte» della collezione «Attraverso l'Italia», le due Carte dei dintorni di Napoli al 50.000, il IV Volume della Guida delle Strade di Grande Comunicazione) pensasse che l'attività del Sodalizio si è esaurita con queste pubblicazioni, errerebbe profondamente.

Il Touring si occupa di una infinità di altri argomenti e di altri lavori, che sarebbe troppo lungo di enumerare. « Le Vie d'Italia » seguono la buona tradizione di non accennare che ai più importanti di essi per non tediare il lettore, al quale si riserbano preferibilmente argomenti più attraenti, quali sono quelli che si rivolgono all'illustrazione delle infinite bellezze e dei tesori di arte del nostro Paese, delle grandi opere che in esso si compiono, e così via.

Non è possibile tuttavia di tacere di taluni di questi lavori, data la loro importanza e l'interesse che essi presentano per i Soci. Nel corrente anno si è operato intensamente, fra l'altro, per un'edizione, ad uso aeronautico, della Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000, per una nuova edizione della Guida della « Lombardia » (quella del « Piemonte » venne già annunciata nel numero di luglio), per una nuova edizione del I° Volume della Guida delle Strade di Grande Comunicazione; per il 2° Volume della Guida « Da Rifugio a Rifugio ». Diremo brevemente dei primi tre argomenti, lasciando la trattazione dell'ultimo, quello della Guida « Da Rifugio a Rifugio », alla brillante penna di Cesco Tomaselli, che di quest'opera di particolare rilievo si occupa in questo stesso numero con un apposito articolo.

La nuova Carta Aeronautica al 250.000.

Il problema delle Carte Aeree si è imposto in tutta la sua importanza fino dal nascere dell'aviazione. Ma se i pionieri dell'Armata del cielo si sono trovati subito d'accordo sull'opportunità, anzi sulla necessità di creare delle carte speciali ad uso aeronautico, difficilissimo si è presentato il còmpito di

determinare il tipo di Carta che rispondesse a tutte le esigenze e ai più svariati desiderî. Si è discusso molto in Italia e fuori, ancor prima della guerra, del modo di rappresentare il terreno, le strade, le ferrovie, ecc.

I punti di vista sono sempre stati diversi e la soluzione ideale non è saltata fuori. Forse si potrebbe dire che una soluzione unica non esiste e che anche per l'aeronavigazione occorrono carte diverse a seconda degli scopi a cui le carte stesse debbono servire.

Durante il grande conflitto, che determinò uno sviluppo così grandioso dell'aviazione, non vi era certo tempo per pensare alle Carte speciali e si usarono quelle esistenti: così, a pace avvenuta, il tema della cartografia aerea era ancora all'ordine del giorno.

Nell' immediato dopoguerra nulla naturalmente si fece. Nel 1923, pochi mesi dopo l'avvento del Governo fascista, S. E. il Commissario dell'Aeronautica (era allora il Capo del Governo) accoglieva la proposta del gr. uff. Mercanti, allora Intendente Generale dell'Aeronautica, di preparare una Carta apposita che utilizzasse il 300.000 del T. C. I. Il nostro Sodalizio mise ben volentieri a disposizione il suo materiale e i suoi mezzi e in breve tempo la Carta fu compiuta. L'Italia fu così la prima Nazione in possesso di una Carta Aeronautica estesa a tutto il territorio.

Naturalmente si trattava di una Carta provvisoria, fatta nell'intento di stabilire in seguito utili perfezionamenti.

Il Ministero dell'Aeronautica, sotto il vigoroso impulso di S. E. Balbo, che anche in un recente discorso al Senato volle mettere in rilievo tutta l'importanza della cartografia aerea e il proposito del suo Dicastero di progredire anche in questo campo, continuò gli studi e favorì l'iniziativa del R. Aero Club d'Italia, rivolta ad offrire ai propri Soci una buona carta Aeronautica. Il valoroso col. Liotta, attivissimo Commissario Straordinario di quell'ente che in non molti anni si è acquistato tante benemerenze nel campo dell'aviazione, constatò come, in assenza di carte speciali, gli aviatori avessero sempre adoperato le Carte comuni a loro disposizione e fra esse soprattutto il 250.000 del Touring.

Questa nostra Carta è quella della generazione che ha fatto la guerra. È diventata famigliare a tutti. La si trova ovunque, è diffusa in oltre 8 milioni di fogli e la sua consultazione non ha più segreti per nessuno. L'hanno adoperata dunque molto anche gli aviatori e se ne sono sempre dimostrati entusiasti.

Il 300.000 era pure un'ottima Carta, ma non era quella con cui avessero maggiore famigliarità i nostri Ufficiali. All'acuto esame del Commissario dell'Aeronautica non isfuggì perciò questo elemento psicologico importantissimo: e se si aggiunge che la rappresentazione del terreno nella Carta al 250.000 del Touring è molto più efficace, per le esigenze aviatorie, di quella al 300.000, si comprende come facilmente dovesse concretarsi il programma di un adattamento della Carta al 250.000 del Touring ad uso aeronautico.

Il quadro d'unione che qui riproduciamo fornisce l'indicazione dei primi fogli. Entro il corrente mese sarà pronto il 2° fascicolo di altri 6 fogli, e così via, fino al completamento della Carta, che avrà luogo in un periodo di tempo assai limitato. È naturalmente motivo di viva soddisfazione per il Touring di essere chiamato a collaborare alla soluzione di problemi così importanti e così interessanti per il nostro Paese: soddisfazione tanto maggiore nel caso attuale del 250.000 se si pensa che il Touring mette a disposizione del R. Ae. C. I. un lavoro che, qualora dovesse venir redatto oggi, costerebbe non meno di due milioni. Potendo usufruire gratuitamente del materiale esistente, il R. Ae. C. I. viene a sostenere soltanto le limitatissime spese di adattamento, di completamento e di tiratura.

Riassumiamo qui appresso le caratteristiche della nuova Carta che costituirà, ad opera compiuta, un prezioso « vademecum » per il navigante aereo.

Anzitutto si sono apportate aggiunte e varianti alla carta, in modo da accrescerne la leggibilità. Poi si sono abolite colorazioni e particolari, che non presentavano speciale utilità per l'aeronavigante.

Nell'adattamento ad uso aeronautico vennero perciò eliminate:

a) le colorazioni dimostrative delle pendenze stradali;

b) le distanze chilometriche stradali ed i loro capolinea caratterizzati da piccoli cerchi in color rosso;

c) le curve ipsometriche e le loro quotazioni numeriche, che apparivano poco visibili.

Per contro si sono aggiunti:

a) un segno per distinguere le ferrovie a doppio binario da quelle a uno solo;

b) una tinta di fondo della pianura per

mettere in evidenza maggiore l'andamento e lo sviluppo delle strade di grande comunicazione;

c) una tinta supplementare all'ombreggiatura della montagna per accentuare la plastica della rappresentazione orografica, già magistralmente dimostrata nella carta base;

d) le quote che distinguono le elevazioni maggiori o più caratteristiche per forma e ubicazione dei passi o valichi alpini, in particolar modo di quelli situati lungo le rotte aeree più abitualmente percorse dall'aviazione civile e militare. Tali quote sono scritte in carattere più alto, più marcato ed in color rosso, di agevole lettura ed interpretazione in volo. Il colore rosso è riservato a tutti i segni di carattere aeronautico (aeroporti, aerofari e fari marittimi, stazioni radiotelefoniche, radiogoniometriche, meteorologiche, rotte aeree obbligatorie, limiti delle zone vietate all'aeronavigazione civile e ad una grande quantità di quote altimetriche).

IL SECONDO FASCICOLO, DI IMMINENTE PUBBLICAZIONE, COMPRENDERÀ I FOGLI 6, 6 BIS, 7, 7 BIS, 13 BIS, 20 BIS.

e) le quote altimetriche medie del terreno degli aeroporti, dato numerico che manca in tutte le carte estere;

f) una tinta di fondo per le zone vietate;

Si è infine migliorata l'evidenza dei centri abitati sostituendo il lieve tratteggio indicante i caseggiati, con una tinta nera che, senza alterare la fisionomia topografica delle città e dei paesi, rende ben visibili gli abitati.

Uno degli elementi che dà originalità alla carta in esame, è costituito dalle chiare e nitide planimetrie marginali degli aeroporti, complete di tutte le indicazioni utili a chi vola (posizione della manica a vento, aerofaro, nome del campo, segnali di atterraggio e di delimitazione del terreno utile per l'approdo, ostacoli alla periferia, scivoli, corpi morti, pontili, darsene, fondali, ecc.).

In calce a tali piantine è anche segnato il nome di battesimo del campo che servirà a ricordare l'eroe cui esso s'intitola.

Gli aeroporti e campi di fortuna aperti al traffico aereo civile sono chiaramente rappresentati in scala, nel quadro disegnato, insieme con tutti i loro servizi, i segni e le abbreviazioni convenzionali approvate dalla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea (C. I. N. A.).

Un particolare segno è usato per i campi in progetto, segno che consente un facile aggiornamento dell'efficienza della rete aerea.

Di ogni aeroporto, oltre alla posizione relativa al centro abitato più vicino, si può vedere a colpo d'occhio la possibilità di ricovero, rifornimenti, riparazioni, di atterraggio diurno o notturno, di espletamento delle formalità doganali, e le possibilità di ricevere o trasmettere radiocomunicazioni, di avere notizie aerometeorologiche lungo le rotte, ecc.

Le zone proibite al volo sono indicate mediante un tratteggio ed una linea rossa ben marcata al limite di ciascuna zona e rinforzate con una tinta di fondo

Per i passaggi attraverso il confine di Stato e per le zone vietate sono precisamente segnate le rotte obbligatorie di entrata ed uscita nonchè quelle di avvicinamento.

Non sono state segnate, come nella vecchia edizione aeronautica al 300.000, le rotte aeree che avrebbero ingenerato confusione nella carta. Cosicchè ogni aviatore traccerà di volta in volta le rotte che intende seguire.

Completano le indicazioni di carattere aeronautico i valori delle coordinate magnetiche, segnati ai margini dei fogli e corrispondenti alla declinazione magnetica al gennaio 1930 delle principali località e degli aeroporti contenuti nei fogli stessi.

Ogni foglio comprende lo spazio di 1° di latitudine e 1° di longitudine.

Il secondo fascicolo, pure di 6 fogli, di imminente pubblicazione, comprenderà tutto il Veneto e la Venezia Giulia. I due successivi fascicoli, che verranno pubblicati entro l'anno in corso, comprenderanno i fogli della Lombardia, Piemonte e Liguria in modo che i fogli editi rappresentino tutta l'Italia a nord del parallelo di Pisa.

L'adattamento ad uso aeronautico della Carta al 250.000 è stato compiuto sotto la direzione del cav. Renato Grasso dell'Ufficio di Stato Maggiore della R. Aeronautica.

L'esecuzione è opera dell'Ufficio Cartografico del Touring, e al Touring è affidata esclusivamente la vendita.

I prezzi di ogni fascicolo di 6 fogli sono i seguenti: per i Soci del R. Aero Club d'Italia, **L. 10;** per i Soci del T. C. I., **L. 11,** comprese le spese di spedizione racc. nel Regno e nelle Colonie.

"Lombardia" rinnovata.

In settembre, a breve distanza dal volume « Piemonte », è uscita l'attesa nuova edizione (5ª) della Guida « Lombardia » (1). Se è vero che le guide invecchiano presto, ciò è tanto più vero quando si tratta di una regione così fervida di vita, come la Lombardia, ove si concentra tanta parte dell'attività della Nazione, ove quindi il ritmo delle trasformazioni è più accelerato. La nuova edizione dovette quindi essere profondamente rimaneggiata, per corrispondere all'attuale situazione, sì che essa presenta notevoli mutamenti e innovazioni.

La prima edizione di questa guida, distribuita gratuitamente ai Soci nel 1914, faceva parte di due volumi intitolati « Piemonte, Lombardia, Canton Ticino ». Attualmente alla Lombardia è dedicato un volume a parte, che la descrive nella sua interezza. Nel fissare i limiti del volume si sono avuti presenti dei criteri geografici, storici e turistici; sì che in esso è naturalmente compresa la descrizione del Canton Ticino e di quelle valli grigionesi che fanno parte della Lombardia. Criteri turistici e pratici consigliarono di non scindere la descrizione di un territorio turistico, ad esempio dei laghi Maggiore e di Garda. Fu così ripetuta in questo volume, seppure con qualche riduzione, la parte che descrive la riva piemontese del Lago Maggiore e le rive tridentina e veronese del Lago di Garda; gli itinerari poi, non vengono troncati ai confini della regione, ma si spingono fino ad un centro di qualche importanza.

La mole è di molto aumentata, da 530 a 792 pagine, e tutta la composizione tipografica è stata rifusa. Convinti della necessità di mantenere lo spessore del volume entro i limiti della pratica maneggiabilità, il Touring ha fatto nella redazione uno sforzo costante per risparmiare spazio, eseguendo una scelta scrupolosa del materiale, eliminando il superfluo, e usando il solito suo stile conciso, non disgiunto però dal pregio massimo dell'esattezza. Chi ponga mente alla frequenza degli abitati, alla ricchezza di elementi di vario interesse, monumenti, industrie, impianti, alla fittezza della rete delle strade, delle ferrovie, delle linee di navigazione, dei canali, ecc., alla varietà degli aspetti del paesaggio dalla bassa pianura fertilissima tra tutte le regioni italiane, alla ridente zona collinare e prealpina, alle rive dei laghi, alle valli

---

(1) *Lombardia*, 5ª edizione 1930, 1 volume di pagine 792 con 24 carte geografiche, 11 piante di città, 15 piante di edifici e 28 stemmi, in vendita alla Sede L. 18; Italia e Colonie L. 20; Estero L. 22, comprese le spese di spedizione raccomandata.

e alle cime alpine, alla storia più volte millenaria, che la Lombardia presenta, potrà facilmente convenire che le 792 pagine non sono troppe per una descrizione destinata non a stranieri, che compiono una visita affrettata e superficiale, ma a italiani che desiderano conoscere a fondo il proprio paese, a turisti, escursionisti, alpinisti, villeggianti.

Si può a questo proposito osservare che la Guida d'Italia del T. C. I. ha avuto, anche per la sua fantastica tiratura, una profonda influenza sul pubblico italiano. L'organo ha in molti casi creato il bisogno. Sì che, fortunatamente, molti sono oggi coloro che non si contentano più di viaggiare per così dire alla cieca, affidandosi magari all'Orario delle ferrovie, ma vogliono conoscere il paese attraversato e chiedono a guide e carte notizie precise e diffuse. Tale bisogno è tanto più sentito naturalmente da automobilisti ed escursionisti, che devono dirigersi da sè.

Poco o nulla è possibile dire circa il lavoro di revisione, di aggiornamento o di nuova redazione, che non sia già stato ripetuto per altri volumi. Il lettore, sfogliando la nuova guida, si renderà facilmente conto della vastità e dell'importanza del lavoro compiuto.

La descrizione degli itinerari è preceduta, come negli altri volumi della collezione, da uno « Sguardo d'insieme » che offre in 32 pagine una sintesi dei vari aspetti della Lombardia (Geografia, Clima, Geologia e Morfologia, Fauna, Flora, Storia, Demografia, Dialetti, Agricoltura, Industria e Commercio).

L'ordinamento degli itinerari è reso più sistematico; uno sguardo alla Carta-Indice sul risguardo anteriore del volume (ove sono riportati con linee marcate e numero d'ordine i diversi itinerari e indicati in rosso limiti e pagine di riferimento delle diverse carte del volume) basterà per fornire una chiara idea della distribuzione della materia. Per le città importanti (28) è dato lo stemma e 15 sono le piante di edifici.

La cartografia del volume ha subito essa pure una accurata revisione, basata su documenti recentissimi e in gran parte ufficiali. Furono aggiunte una carta della zona a Nord di Milano, così fittamente popolata e intersecata da linee di comunicazione, da far pensare alla trama di una enorme città in formazione; tre carte del Lago di Garda, una delle Giudicarie, e le piante di Lodi e di Varese. Gli indici presentano importanti modificazioni e sono assai più estesi; quello degli artisti conta 1813 nomi. Al termine del volume è stata aggiunta una breve bibliografia, mentre è stato conservato l'utilissimo indice delle località di villeggiatura in ordine d'altitudine, quelli delle località di soggiorno sui laghi, dei luoghi di sports invernali e delle stazioni idrominerali e idroterapiche.

Come per molte delle sue pubblicazioni, il Touring ha ottenuto anche per questa nuova edizione, la pronta e cordiale collaborazione di numerosissimi enti e persone, dalle Autorità ed Uffici locali, ad eminenti studiosi, ai Consoli e Soci del T. C. I., a Parroci, ad Alpinisti, ecc. I principali Collaboratori sono elencati in calce alla Prefazione; ad essi e ai numerosi altri non nominati il Touring rinnova qui le sue vivissime grazie.

La rinnovata Guida compare pochi mesi prima che s'inizi la distribuzione del volume « Lombardia I » della serie illustrata « Attraverso l'Italia ». È una coincidenza fortunata, perchè le due opere si completano mirabilmente a vicenda: la Guida risponde, infatti, con sicuri dati alla curiosità che le illustrazioni non mancano di suscitare e « guida » praticamente il turista che fosse tratto a visitare le località o i monumenti riprodotti. Non vi è quindi alcun dubbio che la nuova Guida troverà il meritato successo fra i Soci, tanto più che, come sempre, il volume è posto in vendita a prezzo di costo.

La nuova edizione del I volume della Guida delle Strade di Grande comunicazione.

Poche parole dedicheremo a quest'opera, che è così nota e così cara ai nostri Soci (1).

« La Guida delle Strade di Grande Comunicazione — dice la prefazione all'elegante volumetto — è la prima pubblicazione curata dal Touring: essa venne offerta ai Soci pochi mesi dopo la data della sua fondazione. Alla distanza di ben 36 anni rimane fra le opere del Touring più ricercate.

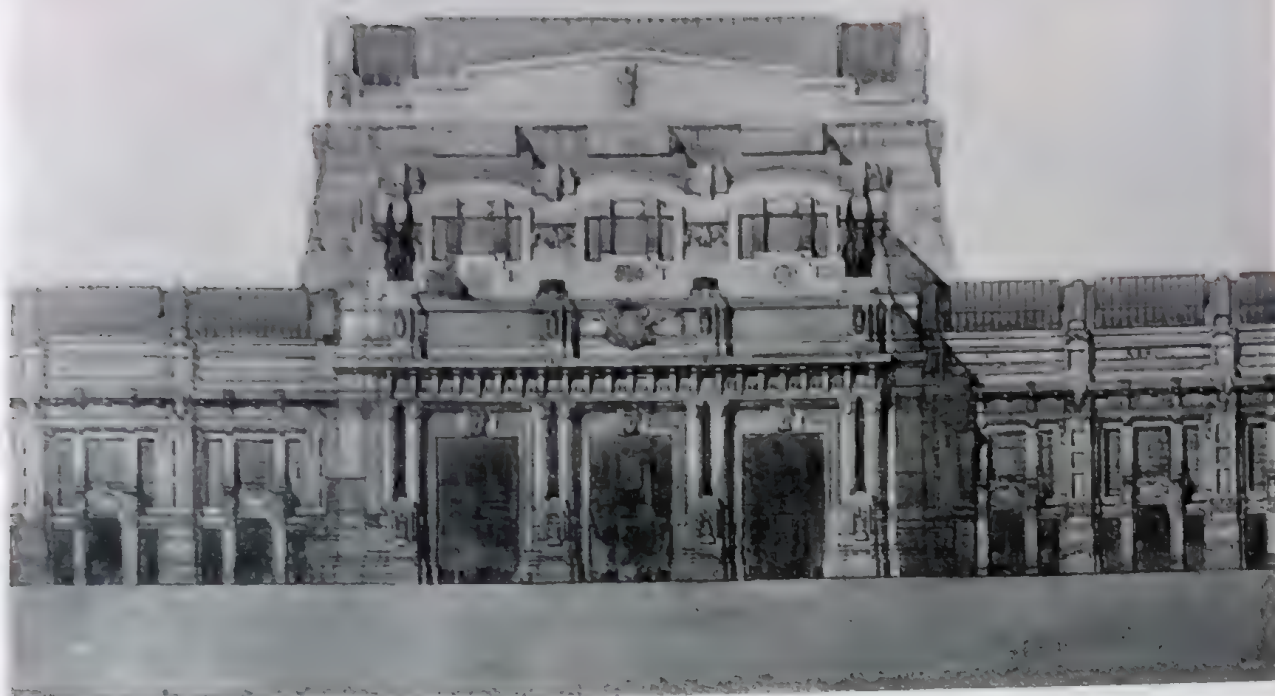
« Col trascorrere degli anni essa venne notevolmente arricchita e adeguata ai bisogni sempre crescenti del turismo, ma rimase sostanzialmente quella che era nella prima edizione per quanto si riferisce al metodo, alla disposizione della materia e alla veste tipografica. Ed anche quando sorsero opere di maggior mole, quali la Carta d'Italia al 250 mila, l'Atlante Stradale al 300.000, la Guida d'Italia, essa nulla ebbe a perdere della sua funzione e dei suoi pregi fondamentali e, ristampata ripetutamente dopo che le indicate pubblicazioni erano compiute, le ha a sua volta integrate.

« Nel 1927 il Touring distribuì gratuitamente ai Soci un rifacimento completo di questa Guida: si trattò di una diffusione di circa 400.000 esemplari.

« La presente edizione ebbe tutte le cure e si avvantaggia ancora sulla precedente sia per la maggior finitezza nel disegno dei profili stradali, sia per le piantine di città che, per quanto ridotte agli elementi essenziali (ma senza mai diventare schematiche), si presentano nitidissime, precise, sia per la maggior copia di itinerari. Ma soprattutto questa nuova edizione è caratterizzata dalla scrupolosa cura con cui si sono effettuati tutti gli aggiornamenti necessarî, tenuto presente il ritmo sempre più celere nella costruzione delle strade e il grandioso diffondersi dei mezzi meccanici di trasporto ».

Riassumendo, possiamo dire che il pregio di questo strumento di viaggio è in ragione inversa del suo formato e della sua mole: perchè formato e mole, congiunti alla ricchezza dei dati e alla facilità della consultazione, le danno il primato della comodità.

G. BOGNETTI.

(1) « Guida delle Strade di Grande Comunicazione », vol. 1, *Italia Settentrionale*, parte prima: in vendita ai Soci del T. C. I. alla Sede L. 8; Italia e Colonie, L. 9,50; Estero L. 11 comprese le spese di spediz. raccomandata.

NUOVA STAZIONE DI MILANO - PARTE CENTRALE DELLA FACCIATA PRINCIPALE SUL PIAZZALE DORIA, SECONDO IL PROGETTO.

LE OPERE DEL REGIME

LA NUOVA STAZIONE VIAGGIATORI DI MILANO

Il programma di riordino dei servizi ferroviari della città di Milano fu concretato e iniziato sino dal 1906, ma per vicende varie, e particolarmente per l'inevitabile sosta nel periodo della guerra, ebbe lenta attuazione sino al 1925, epoca in cui il Governo Nazionale Fascista, rotto ogni indugio burocratico, decise di riprendere e condurre i lavori con rapidità, e di dotare Milano di una stazione viaggiatori degna, per dimensioni, modernità di impianti e comodità, dell'importanza industriale e commerciale di questa grande metropoli.

I lavori saranno ultimati fra pochi mesi, e già dalle parti alte della città si scorgono le proporzioni veramente grandiose del nuovo fabbricato viaggiatori, la cui parte centrale si eleva a m. 62 sul piano delle strade e comprende il grande salone delle biglietterie.

Allo stato dei lavori, essendo non lontana l'attivazione degli impianti, non sembra del tutto inutile di accennare fugacemente al sopracitato riordinamento, e di descrivere in breve le particolarità più interessanti della nuova stazione.

Il programma di riordino più sopra citato comprendeva le opere seguenti:

1) Abbandono dell' attuale stazione viaggiatori e costruzione di una nuova grande stazione di testa sulle aree a nord-est della centrale attuale.

2) Costruzione di un deposito locomotive e locomotrici a Greco Milanese per la nuova stazione centrale viaggiatori.

3) Costruzione del nuovo grande scalo a piccola velocità, di testa, sulle aree a nord del Cimitero Monumentale. Il detto scalo denominato Farini, costruito nel 1920 rende possibile l'abbandono dei piccoli scali a P. V. annessi all'attuale centrale viaggiatori (scalo di P. Garibaldi), ed alla stazione di smistamento di Porta Sempione. Verrà invece conservato lo scalo di Porta Romana e verrà ampliato lo scalo merci di Rogoredo.

NUOVA STAZIONE DI MILANO - FIANCO DELL'EDIFICIO VIAGGIATORI VERSO V

4) Abbandono dell'attuale stazione di smistamento di Porta Sempione e costruzione di una grande stazione di smistamento a Lambrate con deposito locomotive, squadra rialzo e adatti impianti per il lavaggio dei carri e la manipolazione dei carri misti. Di questa stazione sono stati costruiti alcuni fasci di binari, il deposito locomotive e parte della officina per la squadra rialzo; gli impianti si stanno ora completando e saranno ultimati fra breve.

5) Costruzione di un nuovo grande scalo di testa a Porta Vittoria per le merci a G. V. consistenti prevalentemente in frutta, verdura, ecc. Il nuovo scalo già costruito è in esercizio dal 1910.

6) Costruzione di un nuovo scalo bestiame a servizio del nuovo mercato e del nuovo macello ed abbandono dello scalo allacciato alla stazione di Porta Ticinese.

7) Impianto delle stazioni sussidiarie viaggiatori di S. Cristoforo e Lambrate. La stazione di S. Cristoforo è già costruita e trovasi in esercizio dal 1910; quella di Lambrate è in corso di costruzione e pressochè ultimata.

8) Costruzione dei nuovi raccordi fra le stazioni e scali sopraindicati. Le nuove linee di allacciamento, disposte in modo da permettere la progressiva e graduale espansione edilizia della città di Milano secondo il nuovo piano regolatore, sono state costruite tutte in rilevato, in modo da poter sovrapassare sia le numerose strade provinciali e comunali, sia gli impianti esistenti e futuri. Non è stato previsto alcun attraversamento a raso. Una netta distinzione esiste fra i binari delle merci e quelli delle linee viaggiatori.

Necessità del riordinamento viaggiatori.

Sulla necessità di ampliare gli attuali impianti pel servizio viaggiatori non poteva sorgere dubbio; in verità il servizio nell'attuale stazione centrale si svolge in condizioni davvero pericolose per la sicurezza della circolazione, poichè alla scarsità dei binari per la partenza ed il ricevimento dei treni fa riscontro analoga, se non ancora più sentita, deficienza o mancanza di impianti adatti per il deposito, lo smistamento, la pulizia, le vehe, il rifornimento delle vetture, per i

...SO VIA AFORTI, CON L'ENTRATA LATERALE ALLA GALLERIA DELLE CARROZZE.

servizi dei bagagli, ecc. Non sarebbe stato facile sopperire a tante deficienze ampliando la stazione attuale; certo però la conservazione di una stazione di transito avrebbe presentato vantaggi per la libertà di movimento, elasticità e rapidità di manovre, che solo i tecnici sanno apprezzare nella giusta misura.

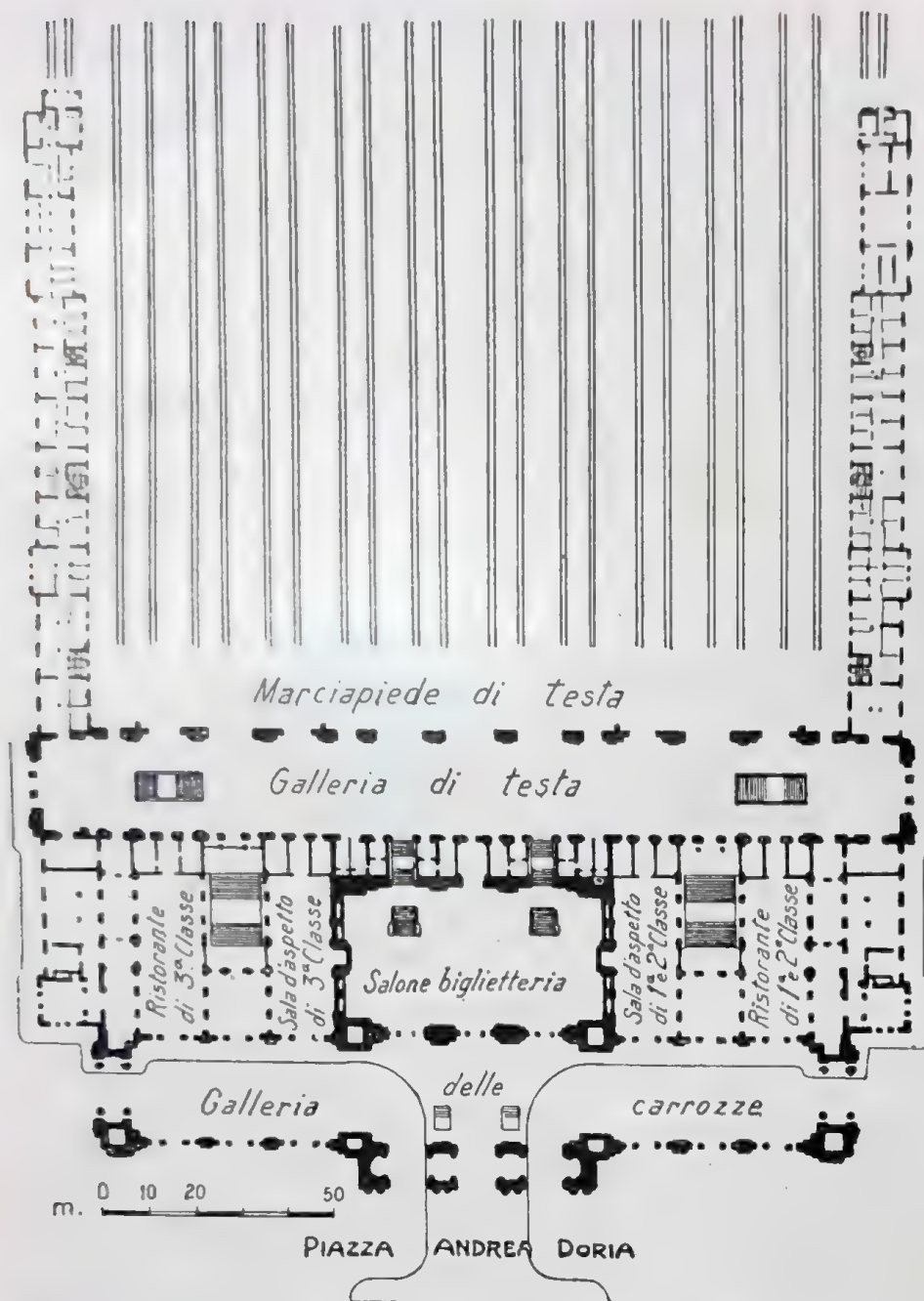
Conservando peraltro la stazione attuale, in quale modo si sarebbe potuto dare un conveniente assetto edilizio alla Città, specie nella zona compresa fra Via Farini ed il Bivio Acquabella?

Fu perciò decisa la costruzione di un'unica stazione centrale di testa, collocata in direzione radiale alla Città, in modo da allontanare il più possibile dall'abitato la linea di cintura, costruendo il nuovo fabbricato viaggiatori a solo 600 metri da quello attuale, così da riuscire comodissimo per i viaggiatori tutti, in transito e cittadini.

La nuova stazione viaggiatori, ideata nelle sue linee essenziali dall'ing. Riccardo Bianchi, primo direttore generale delle Ferrovie dello Stato, misura la superficie di circa 420 mila metri quadrati ed è stata costruita col piano dei binari a metri 7,40 sul piano delle strade circostanti, allo scopo di permettere la continuità delle strade trasversali, fra queste più importanti le vie Pergolesi e Brianza.

Fabbricato viaggiatori.

Un primo concorso per la facciata architettonica del nuovo fabbricato viaggiatori fu tenuto nel 1907; ma dei 17 progetti che vi furono presentati, nessuno fu riconosciuto meritevole di esecuzione. Un secondo concorso fu bandito nel 1912 di comune accordo dall'Amministrazione Ferroviaria e dal Comune di Milano, il quale assunse a proprio carico la metà dell'importo dei premi, il primo dei quali fu fissato in L. 20.000. La Commissione giudicatrice, che, secondo il programma del concorso, doveva essere presieduta dal compianto illustre architetto Camillo Boito, quale presidente della R. Accademia di Belle Arti di Milano, aggiudicò il primo premio all'architetto prof. Ulisse Stacchini, in quanto risolveva, col migliore partito architettonico e con notevole qualità di distinzione e di sobria originalità, le non lievi difficoltà presentate dal programma.

La pianta del nuovo fabbricato subì in se-

NUOVA STAZIONE DI MILANO - PIANTA DELL'EDIFICIO VIAGGIATORI.

da demolirsi, unirà la piazza Andrea Doria con la via Principe Amedeo, formando con la monumentale facciata un complesso armonico, atto a conferire lustro e decoro alla città dei traffici ed a dimostrare al forestiero, che dai vicini valichi scende a visitarci, l'operosa attività ed il rapido cammino dell' Italia Fascista.

Le tranvie cittadine dirette al centro, alle stazioni delle Varesine, Nord e di Porta Ticinese, e quelle per la circolazione sulla vecchia e sulla nuova circonvallazione faranno carosello in piazza Doria.

Il nuovo fabbricato viaggiatori è costituito di un corpo centrale e di due edifici laterali paralleli all'andamento dei binari, della lunghezza di metri 150 e della larghezza di metri 13, nei quali edifici troveranno posto: al piano delle strade, magazzini, negozi, caffè, ecc. da cedersi in affitto; al piano dei binari, i locali destinati al servizio di stazione in generale, ed ai piani superiori alcuni uffici ferroviari e locali di servizio.

Detti due corpi laterali rappresentati nella piantina fronteggiano le via G. B. Sammartini e F. Aporti che per un notevole tratto avranno la larghezza di circa 40 metri e saranno fra le più grandi di Milano. All'estremo del corpo laterale verso Via Aporti sta il Padiglione dei ricevimenti d'onore, piccolo fabbricato a sè di nobile stile perfettamente classico, rappresentato nelle fotografie.

La facciata del fabbricato viaggiatori, coordinata nella parte architettonica ai corpi la-

guito notevoli varianti, ed il prof. Stacchini apportò al suo progetto sostanziali modifiche, mantenendo però sempre, con un certo equilibrio delle masse, la caratteristica essenziale del suo studio compendiata nel motto che contrassegnava il progetto premiato: *In motu vita.*

La facciata, tutta rivestita di pietra di Aurisina, prospetta la piazza Andrea Doria, che diverrà, — una volta attuato il piano regolatore della città — una delle più ampie d'Italia, tale da contenere comodamente la piazza S. Pietro di Roma. Un grande rettifilo, attraversando la stazione centrale attuale

NUOVA STAZIONE DI MILANO - FIANCO DELL'EDIFICIO VIAGGIATORI VERSO VIA F. APORTI. IN FONDO IL PADIGLIONE PER I RICEVIMENTI D'ONORE.

terali in modo da formare un insieme armonico, è preceduta al centro da un corpo avanzato a scopo prettamente decorativo, formato da tre grandi aperture di metri 9 x 16,

Il prospetto verso piazza Andrea Doria è per intero occupato da un grandioso portico denominato « Galleria delle carrozze », lungo m. 185, largo m. 24,20, alto in chiave metri 27,50, munito di un marciapiede rialzato passante per l'apertura centrale dell'avancorpo, ad uso dei viaggiatori sia in partenza sia in arrivo. Sul marciapiedi sboccano le due scale di collegamento tra il piano del marciapiede stesso ed il cunicolo principale di accesso alle stazioni della ferrovia metropolitana sotterranea che collegherà la piazza Andrea Doria con le zone ad est e ad ovest della nuova stazione e col centro della città. Le scale suddette danno anche accesso all'albergo diurno di cui parleremo più avanti.

La galleria resta quindi divisa dal marciapiede rialzato in due parti: quella verso Via Sammartini destinata esclusivamente alla circolazione dei veicoli per i viaggiatori in partenza, l'altra verso Via Aporti alla circolazione dei veicoli per i viaggiatori in arrivo.

Dalla suddetta galleria si accede ad un grande vestibolo situato in posizione centrale, lungo metri 63,60, largo metri 33,30, coperto da una vòlta a botte, alta in chiave metri 42 sul piano del pavimento, illuminato da tre ampi velari a vetri istoriati e da due finestroni a semiarco laterali, salone veramente sontuoso per la sua grandezza e per la sobria decorazione in verde Roia alla base e travertino lucidato sino ad una certa altezza, e poi in travertino artificiale. Nel salone trovano posto lungo la parete opposta alle tre aperture di accesso, gli sportelli delle biglietterie rivestite in marmo giallo d'Istria, e due scaloni di partenza. Nello stesso salone verranno posti in opera dei medaglioni rappresentanti i trasporti di terra e di mare, nonchè alcuni gruppi statuari già modellati dallo scultore Barzoni.

Lateralmente all'atrio centrale sono sistemati quattro saloni per il servizio dei bagagli: due saloni a destra per i bagagli in arrivo e due a sinistra per i bagagli in partenza.

Nel vestibolo centrale sboccano due scale di accesso al primo piano corrispondente al livello dei binari, o piano del ferro, ove si trova una galleria di testa lunga metri 215, larga metri 22, coperta a vòlta in travertino artificiale, alta in chiave metri 25 sul piano del pavimento, munita di ampi lucernari e velari, sobriamente decorata e rivestita di granito rosa di Baveno e travertino lucidato.

La galleria destinata al transito dei viaggiatori in arrivo ed in partenza, comunica da un lato con il salone per le biglietterie a mezzo dei sopracitati scaloni di partenza, con le sale di aspetto e del caffè ristoratore, nonchè con i due scaloni per gli arrivi; dall'altro la-

to, verso il piazzale dei binari, comunica, attraverso la cancellata di controllo, con il marciapiede di testa, largo metri 13, di accesso ai marciapiedi longitudinali. La galleria infine è munita alle due estremità di altre due scale di arrivo con atrio al piano delle strade, sboccanti sui fianchi del fabbricato viaggiatori verso le vie Aporti e Sammartini

Il pregio della semplicità.

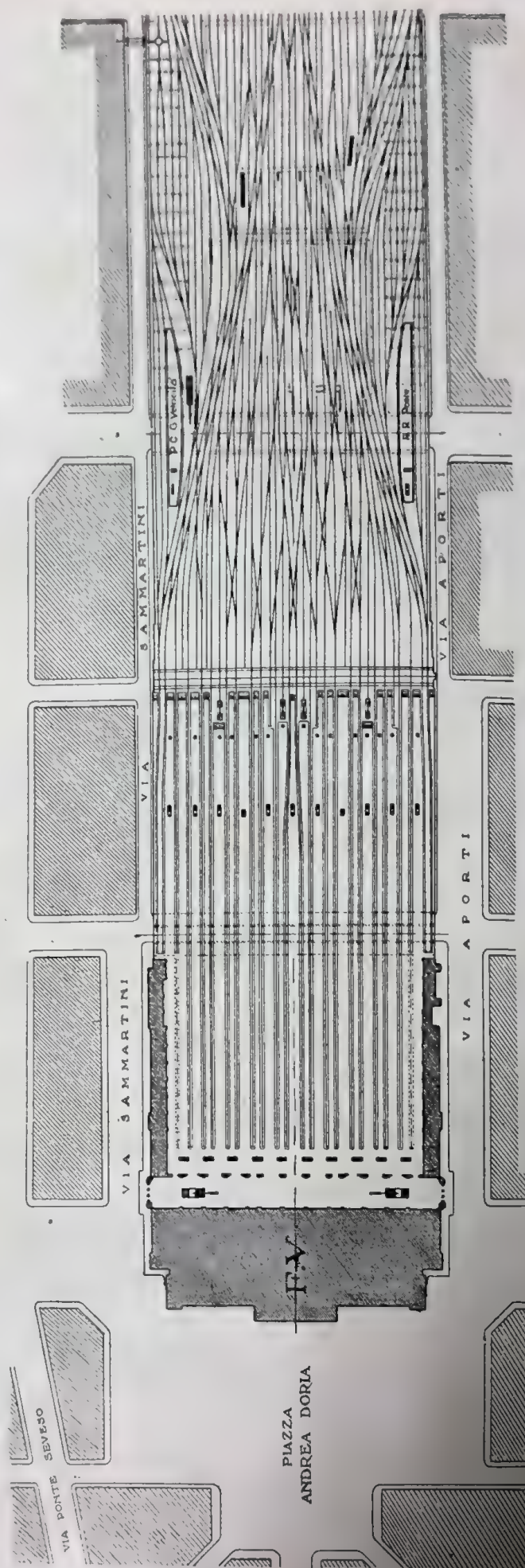
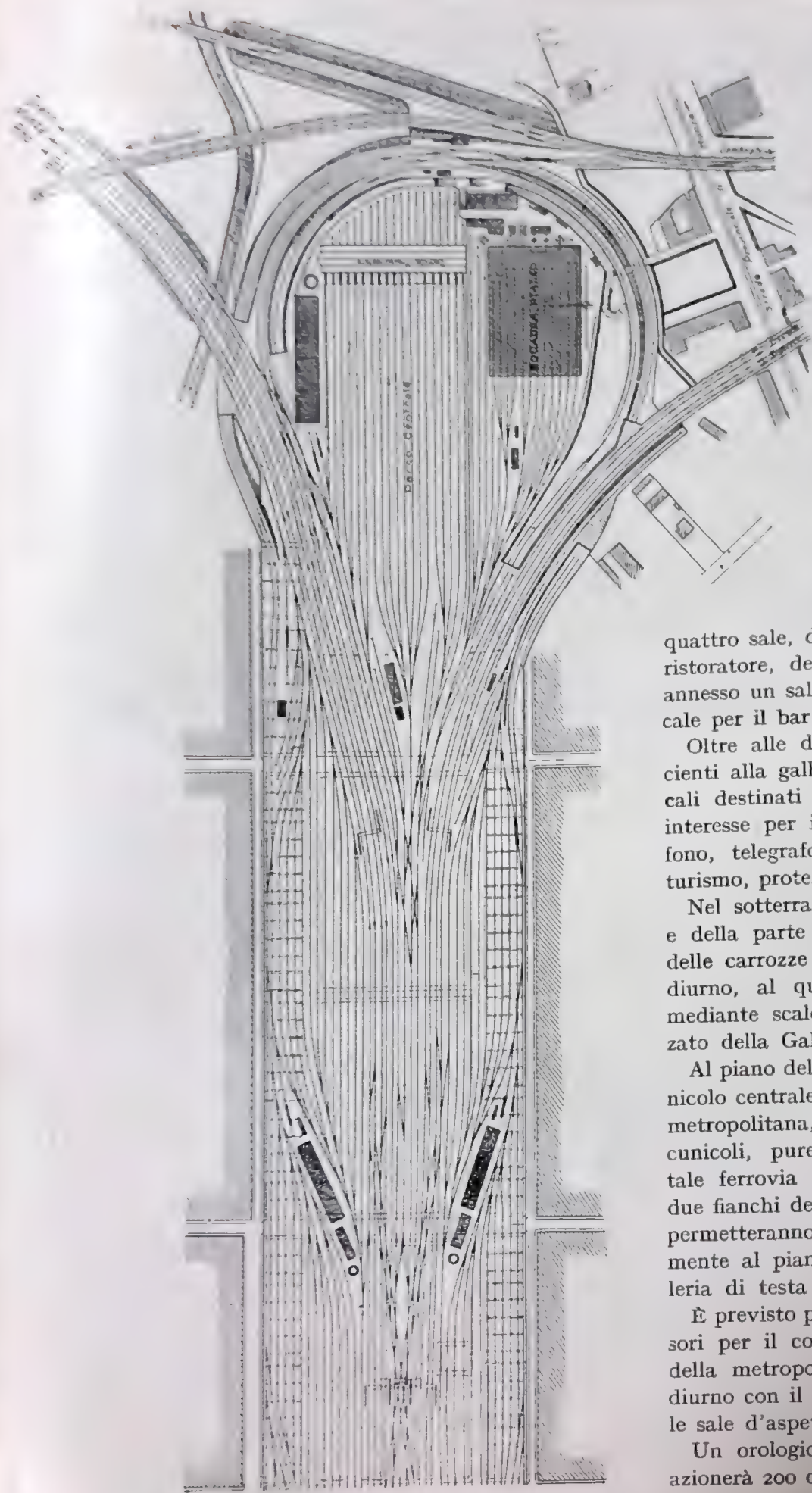
Il viaggiatore in arrivo percorrerà quindi il marciapiede fiancheggiante il treno e giunto alla galleria di testa discenderà per uno qualsiasi dei numerosi scaloni, che lo condurrà al piano della strada. Se munito di bagaglio che può ritirare subito, il viaggiatore discenderà per lo scalone verso Via Aporti, e, ritirato il bagaglio, potrà allontanarsi con uno dei veicoli stazionanti nella parte di galleria destinata agli arrivi.

Nella nuova stazione centrale viene pertanto offerto al viaggiatore uno schema semplicissimo di percorso: giunto alla galleria di testa ed attraversata la cancellata di controllo, troverà su un quadro l'esatta indicazione del marciapiede a margine del quale trovasi situato il treno, e l'ora di partenza.

Su ogni marciapiede, all'inizio ed alla estremità nord, verranno piazzati apparecchi indicanti la natura del treno (diretto, accelerato, straordinario), la destinazione, le principali fermate, l'ora di partenza, ecc.

Parimenti, per i treni in arrivo appositi apparecchi indicheranno nella galleria di testa e nei vari passaggi del pubblico, la provenienza e la natura del treno, il marciapiede di arrivo, ecc.

Non è chi non veda quanto questa semplicità e automaticità di segnalazione e questa facilità di orientamento possano riuscire preziosi al pubblico e opportuni agli effetti del traffico generale.

Insomma la nuova centrale vincerà il confronto con le principali moderne stazioni estere anche per quanto

NUOVA STAZIONE DI MILANO - LA DISPOSIZIONE DEI BINARI VERSO LA GALLERIA DI TESTA (*vedi figura seguente*).

riguarda le comodità per il pubblico, che troverà quadri luminosi, prospetti a stampa, e tutte le indicazioni atte ad indirizzare il viaggiatore senza esitazione, e senza chiedere informazioni a chicchessia.

Lo stazionamento dei veicoli e degli omnibus degli alberghi avverrà di fronte allo scalone verso Via Aporti.

Notevoli per la grandezza, la sobria ed originale decorazione in marmi colorati sono pure le quattro sale, due di attesa e due per ristoratore, delle quali una ha pure annesso un salone per caffè ed un locale per il bar.

Oltre alle dette sale, sono prospicienti alla galleria di testa alcuni locali destinati ai servizi di maggiore interesse per il pubblico, come telefono, telegrafo, posta, informazioni, turismo, protezione delle giovani, ecc.

Nel sotterraneo del salone biglietti e della parte centrale della Galleria delle carrozze troverà sede l'Albergo diurno, al quale si potrà accedere mediante scale dal marciapiede rialzato della Galleria delle carrozze.

Al piano del sotterraneo, oltre il cunicolo centrale di collegamento con la metropolitana, sono previsti altri due cunicoli, pure di collegamento con tale ferrovia sotterranea, disposti ai due fianchi dell'Albergo diurno, e che permetteranno di accedere direttamente al piano dei binari della Galleria di testa mediante scale mobili.

È previsto pure un servizio di ascensori per il collegamento dei cunicoli della metropolitana e dell' Albergo diurno con il piano delle strade e con le sale d'aspetto al piano del ferro.

Un orologio regolatore centrale azionerà 200 orologi secondari scaglio-

NUOVA STAZIONE DI MILANO - LE GRANDI CAMPATE METALLICHE DELLE TETTOIE CENTRALI.

nati nelle gallerie, sui marciapiedi, nelle sale di aspetto, negli uffici, ecc.

Infine, per avere un'idea della grandiosità del nuovo fabbricato viaggiatori basti tenere presente che esso misura il volume di metri cubi 950.000 e che per la sua costruzione sono occorsi:

mc. 110.000 di muratura;

mc. 46.000 di calcestruzzo per cementi armati;

tonn. 3.100 di ferro per cementi armati;

tonn. 1.870 di ferro per coperture e lucernari;

mc. 8.200 di pietra naturale di Nabresina;

mc. 13.700 di pietra artificiale;

mc. 1.000 di travertino, ecc.

Nelle fotografie è rappresentato il vasto e bene organizzato cantiere della Società Italiana Chini, la quale ha costruito il rustico del nuovo fabbricato in meno di due anni con modernissimi impianti.

Marciapiedi e tettoie.

I binari sotto marciapiede sono in numero di 24, di cui due ai due lati della stazione per le manovre, ed i rimanenti 20 per il ricevimento e la partenza dei treni.

Sotto tettoia ogni binario è fiancheggiato da un marciapiede di servizio e da un marciapiede viaggiatori. Tutti i marciapiedi sono allo stesso piano elevato di metri 0,25 sul piano dei binari, ed hanno la larghezza variabile di metri 7,35 per i marciapiedi viaggiatori e di metri 4 per i marciapiedi di servizio. Tali larghezze sono rispettivamente di metri 8,50 e di metri 5,50 per quei marciapiedi sui quali insistono gli appoggi delle tettoie.

All'origine di ciascun marciapiede di servizio verso il fabbricato viaggiatori sono stati previsti tre montacarichi per i bagagli e le merci a G. V. accelerata. Mediante tali montacarichi, bagagli e merci discenderanno al piano della strada nella galleria di circolazione dei carrelli automotori. Di qui i bagagli verranno trasportati alle apposite sale e le merci in collettame ad una stazione supplementare al piano delle strade, vale a dire sottostante al piano dei binari, compresa fra l'estremità dei marciapiedi ed il viale Brianza.

NUOVA STAZIONE DI MILANO - UNA IMPRESSIONANTE FUGA DI ARCHI METALLICI DELLE GIGANTESCHE TETTOIE CENTRALI.

Verso l'estremità nord dei marciapiedi è stato previsto un sottopassaggio per i viaggiatori in transito che debbono passare da un marciapiede all'altro.

I binari ed i marciapiedi sono stati coperti da cinque tettoie metalliche: tre grandi centrali, rappresentate nelle fotografie, e due piccole estreme. La tettoia centrale ha la luce di metri 72, le due laterali di metri 44,90; le due estreme hanno la luce di metri 12 nella parte compresa tra i corpi laterali e di metri 21 al di fuori dei corpi laterali medesimi.

La lunghezza della tettoia è di metri 341; l'area complessiva coperta di circa metri quadrati 66.500.

Per le tettoie sono occorsi circa tonnellate 12.000 di ferro omogeneo. La parte a vetri misura la notevole superficie di metri quadrati 33.000, allo scopo di permettere la maggiore illuminazione del piazzale sottostante; quella cieca, rivestita verso i binari da un cassettonato decorativo, misura la superficie di mq. 52.000. Il che serve a dimostrare la grandiosità di questa costruzione metallica, nello studio della quale fu curata anche la parte decorativa nei più minuti particolari. Il danno poi che potrà derivare alle tettoie in conseguenza del fumo verrà attenuato con l'adozione su qualcuna delle linee principali del sistema a trazione elettrica in luogo della trazione a vapore.

Disposizione dei binari.

Il piazzale sopraelevato di metri 7,40 sulle strade circostanti, ha la lunghezza di metri 1.800 e la larghezza di metri 200 ed è attraversato da cinque strade comunali che permettono le comunicazioni dirette fra le zone ad est della stazione, la quale è costituita essenzialmente da un gruppo di binari sotto marciapiede alimentato da quattro linee principali di arrivo e di partenza e da cinque fasci di ricovero dei treni in sosta sul piazzale.

Su questi fasci verranno effettuate la pulizia ordinaria ed il rifornimento delle vetture, la visita ed il ricambio degli accumulato-

PORZIONE CENTRALE DEL FIANCO DELL'EDIFICIO VIAGGIATORI VERSO VIA APORTI.

ri, il riscaldamento preventivo dei treni, ecc.

Il servizio ferroviario non si svolgerà però esclusivamente su questo piazzale sopraelevato della stazione, ma altresì sul piazzale al piano delle strade nella zona compresa fra Via Pergolesi ed il Viale Brianza, zona della lunghezza di m. 310 e di larghezza pari a quella del piazzale della stazione ed utilizzata da un lato a servizio della grande velocità accelerata e dall'altro a servizio delle Poste. Si tratta di una vera stazione supplementare, con binari raccordati fra loro a mezzo di carrelli trasbordatori e con la linea merci alla estremità nord della stazione, e collegati col piano superiore a mezzo di montavagoni destinati al sollevamento dei carri dal piano delle strade al piano dei binari viaggiatori, ecc.

Per questa stazione supplementare e per le opere comprese fra Via Pergolesi e Viale Brianza sono occorsi mc. 200 mila di calcestruzzo semplice e per cementi armati e tonn. 8900 di ferro.

Per il movimento delle locomotive e dei locomotori sono stati previsti due binari provenienti dal nuovo deposito di Greco Milanese, indipendenti dalle linee di corsa.

Alla manovra di tutti i deviatoi è stato provveduto mediante apparati centrali situati in 7 cabine con 1135 leve complessivamente, raggiungendo così lo scopo di avere maggiore sicurezza di esercizio e grande rapidità di manovra.

Infine al riscaldamento preventivo dei treni sui fasci di sosta e sotto tettoia, come pure al riscaldamento di tutti i fabbricati, si provvede mediante la costruzione di una centrale termica, situata in posizione baricentrica rispetto ai vari impianti, munita degli apparecchi più moderni, di accumulatori per regolare uniformemente nel tempo l'utilizzazione del vapore, ecc.

Insomma la nuova stazione viaggiatori di Milano sarà munita di impianti tali da reggere il confronto con le stazioni di Dresda, Francoforte, Lipsia, che sono fra le più grandi stazioni d'Europa.

Nel fabbricato viaggiatori poi della nuova stazione l'arte si fonde con la tecnica in una espressione che, se può non accontentare in tutto l'occhio e lo spirito, certo non può non ispirare meraviglia per la grandiosità monumentale, per la singolarità della forma esteriore, per la ricchezza e per l'eleganza delle decorazioni.

ETTORE LO CIGNO.

(fot. J. R. Vernacci, Madrid)

GRANADA - CAPPELLA REALE - SEPOLCRI DEI RE CATTOLICI E DI FILIPPO I E DONNA JUANA.
OPERA DI DOMENICO DI ALESSANDRO FANCELLI.

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

Gli artisti italiani in Spagna

Fino al 1500.

L'Italia e la Spagna hanno costantemente mantenuto, nel corso della loro storia, strette relazioni. Le alternative della potenza fecero Roma dominatrice della Spagna negli ultimi secoli dell'età antica, mentre nell'età moderna fecero i re spagnuoli signori di Milano, Napoli e Sicilia. Così, alla stessa maniera e in giusta corrispondenza, lo scambio intellettuale fu frequente e adeguato: gli spagnoli compensarono la loro romanizzazione donando alla gloria di Roma un Marziale, un Lucano, due Seneca, un Quintiliano, un Traiano; e, sorvolando nei secoli, in Italia diedero quelle grandi figure del Rinascimento che si chiamarono Alfonso V e i Papa Borgia.

Il magistero artistico dell'Italia sulla Spagna dal secolo XIV se non è stato esclusivo, fu di certo il maggiore e durò quasi ininterrotto per un mezzo millennio; ma non fu neppure esiguo l'influsso dell'arte spagnola su quella italiana. Nell'ampio rivo dei rapporti spirituali fra i due popoli, non corsero soltanto linfe italiane, poichè anche di Spagna vennero alla penisola sorella forme di bellezza, tanto nelle lontanissime epoche preistoriche, quando la Spagna era centro della cultura occidentale, quanto nei tempi medioevali del fiorire prodigioso della cultura araba sul suolo iberico — fonte freschissima alla quale attinse Dante — e al tempo dei pellegrinaggi a Compostella, centro vivificatore dell' arte Europea. E, giunta ormai l' età moderna, a volte vennero alle spiagge d'Italia artisti spagnoli che, se quivi furono con intento di apprendere, ebbero però anche ad insegnare: Ribera, Velasquez. Però questo tema così attraente non va trattato ora. È tanto ampio il panorama che s'apre davanti a chi desideri studiare l'opera degli artisti italiani in Ispagna, che per quanto ci si sforzi di ridurre queste pagine ad un arido registro di nomi, di date e d'opere, occorrerebbe pur sempre uno spazio doppio di quanto ci

GIULIANO FIORENTINO - MOSÈ RICEVE LE TAVOLE DELLA LEGGE. ANTICORO DELLA CATTEDRALE DI VALENCIA (1419-1423).

sia concesso; perciò questo saggio si limita, necessariamente, ad una indicazione sommaria.

Se, prescindendo da antichissimi precedenti, iniziamo la nostra scorsa col grande avvenimento della conquista e romanizzazione della Spagna, dovremo far presente come in questo Paese vennero costruiti, e in parte si conservano, superbi monumenti che rivaleggiano in grandiosità con quelli del Lazio: l'acquedotto di Segovia; il teatro del Console M. Agrippa, genero di Augusto; quello del Pantheon, in Merida; il Ponte di Alcantara, ecc., opere che sarebbero state erette sotto la direzione di architetti venuti dall'Italia. Di alcuni di questi si conoscono i nomi; così quello di *Caius Julius Lacer,* che costrusse, nell'anno 106, sotto Traiano, il ponte suddetto.

La scultura romana nella Spagna novera splendidi esempi; alcuni pezzi vennero importati, altri sicuramente furono invece lavorati quivi: ad esempio, si conservano due statue di uomini togati, firmate, di un artista *Caius Aleius Aquinus.*

Uno splendore non minore di quello della scultura e una più grande diffusione raggiunse nella Spagna l'arte del mosaico; va notato il mosaico di Gerona, con corse di bighe nel circo, firmato da un *Cecilianus.*

Sarebbe ardua impresa entrare nello studio dei ceramisti romani, le cui marche e stampiglie si riscontrano nelle terrecotte scoperte negli scavi della Spagna; ed egualmente arduo l'enumerare le più importanti opere di oreficeria, o fabbrili, di cui il sottosuolo di Spagna si mostra prodigo. Così conviene lasciar da un lato quanto concerne i primi secoli del medioevo, per giungere d'un balzo al secolo XIV, nel quale la corrente italiana si fa continua e nutrita.

Il sepolcro di Santa Eulalia nella Cattedrale di Barcellona è opera (anteriore al 1339) di un discepolo di Giovanni Pisano. Dallo stesso fulcro artistico, forse attraverso i suoi riflessi napoletani, procede il sepolcro di Don Giovanni d'Aragona (morto nel 1334), nella cattedrale di Tarragona.

Nel corso dello stesso secolo XIV cominciano a giungere pitture dall'Italia; tra quelle conservate tiene il primato il paliotto, firmato da Barnaba de Mutina, in una cappella della Cattedrale di Murcia.

Negli anni seguenti, giunge nella Spagna un grande artista di Firenze — lo racconta il Vasari — « Gherardo di Jacopo Starnina, « pittore fiorentino havendo dipinto nella « Capella de Castellani... in Santa Croce.... « con tanta diligenza e con sì bella maniera « che elleno furono ragione di farlo cono- « scere a certi spagnoli... che lo conducessero in Ispagna al Re loro ». L'artista tornò a Firenze ricco ed onorato.

A Valencia, e ultimamente a Toledo, si

sono trovate tracce documentarie della sua permanenza. Datano le prime dal 4 luglio e dal 22 novembre del 1398 e si menziona un «Gerardus Jacobi, pictor Florentinus, civis civitatis Valentie» in un documento riguardante un polittico scomparso di Sant'Agostino, e un «Magister Gerardus Jacobi» in altro riguardante alcune immagini dipinte in un ospedale.

Poco tempo dopo la venuta dello Starnina, giunge in Spagna uno scultore, che in Valenza inizia la popolarizzazione del Rinascimento fiorentino, appena sorto: si chiama egli Giuliano, ed è di Firenze. Nel 1419 e nel 1423, questi esegue dodici rilievi per la parte anteriore del coro della Cattedrale. Poichè la sua arte deriva direttamente da quella del Ghiberti, sembra che lo scultore debba identificarsi con quel Giuliano di Giovanni di Poggibonsi, detto il Facchino, che lavorò con l'immortale Lorenzo nelle porte del Battistero. L'anticoro di Valenza è la prima opera del Rinascimento fiorentino che si riscontra fuori di Firenze.

(*fot. R. Orueta*)

LA CROCIFISSIONE. PITTURA NELLA VOLTA DELLA CAPPELLA DI SAN BIAGIO - CATTEDRALE DI TOLEDO. OPERA PROBABILE DI GERARDO DI JACOPO STARNINA (FINE DEL SECOLO XIV).

Durante il secolo XV giungono nella Spagna artisti italiani, ogni volta in maggior numero: tre pittori importanti lasciarono opere e orme nella nostra arte. Il primo di essi aveva già raggiunto fama in Italia, si chiamava Dello Delli da Nicolò; e di esso scrive il Vasari che dopo di aver dipinto la storia di Isacco nel chiostro di Santa Maria Novella, «essendo condotto in Spagna al «servigio del Re, venne in tanto credito.... «Sebbene non si sa particularmente che ope- «re facesse in quelle parti, essendone torna- «to ricchissimo, et onorato molto, si può «judicare ch'elle fussero assai e belle e buo- «ne».

Effettivamente Dello lasciò in Ispagna molte belle e buone pitture; e per singolar fortuna esse si conservano ancora numerose. Il 15 dicembre del 1445 egli trattò, sotto il nome di Nicolao Florentino, la pittura del *Giudizio Finale* nella Cappella maggiore della Cattedrale di Salamanca, pittura che, benchè deteriorata, è fra le più importanti composizioni — in questo tema — anteriori alla

(*fot.* «*Mas*», *Barcellona*)
DELLO DELLI DA NICCOLÒ - L'ANNUNCIAZIONE - NEL PALIOTTO DELLA CATTEDRALE VECCHIA DI SALAMANCA.

creazione michelangiolesca. Sicuramente poco appresso, e forse a premiare il suo trionfo nella pittura murale, fu incaricato di eseguire un enorme paliotto tuttora esistente a Salamanca, che consta di non meno di 54 tavolette con scene delle *storie dell'Evangelo* e 20 teste di profeti. Fuori d'Italia non si conosce un assieme di arte fiorentina comparabile a questo.

Dello, secondo il Vasari, ebbe un fratello chiamato Sansone, esso pure pittore; e infatti in Avila appare a dipingervi un Sansone, fratello del Maestro del quadro di Salamanca. Con fondate ragioni Gomez Moreno gli attribuisce un chiaroscuro con *Santa Anna e la Vergine* nella Cattedrale di Avila.

Se si deve credere al Vasari, Dello Delli ritornò a Firenze, però dovette condursi nuovamente in Spagna: probabilmente sarà egli il « Nicolas Florentino » che nel 1469 dipinse l'*Epifania* nella Cappella del Santo Calice della Cattedrale di Valenza, città dove veniva a morte nel novembre del 1470.

Sempre per affrescare questa Cappella, il Cardinale Rodrigo Borgia — dipoi Papa col nome di Alessandro VI — fece venire nel 1472 altri due pittori italiani: Francesco Pagano di Napoli e Paolo di Sancto Leocadio da Reggio. Delle loro pitture murali si conservano soltanto quelle dell' *Adorazione dei Pastori* nella Cappella sopra citata. Di Paolo di Sancto Leocadio, che tuttavia lavorava nel 1513-14, l' opera principale è il paliotto maggiore di Gandia (1507-7).

Il secolo XVI.

Nel secolo XVI le relazioni fra la Spagna e l'Italia, se nel campo politico e militare non furono sempre cordiali, corsero invece fraterne in quello artistico e letterario. Per meglio dire: la Spagna fu seguace, l'Italia guida.

Nel primo terzo del secolo vennero più scultori che pittori; col procedere del secolo, si verificò il caso inverso. Italiano (però fino ad oggi sconosciuto), è l'autore del sepolcro del Cardinale Mendoza nella Cattedrale di Toledo (1).

Nel 1509 il genovese Michele Carlone lavorava marmi per il Castello della Calahorra, capriccio dello scervellato figlio del cardinale Mendoza, che portava il titolo di Marqués del Zenete.

Però il primo scultore italiano con nome ed opere note in Ispagna nel secolo XVI, è Misser Domenico Alessandro Fancelli da Settignano (1469-1518), che fu scultore di corte ed al quale si devono le tombe del Patriarca don Diego de Mendoza, in Siviglia; quella del Principe don Juán in Santo Tomas de Avila; e quella dei Re Cattolici nella Cappella Reale di Granada. Fu incaricato

(1) Si è voluto porre in relazione questo monumento con la notizia che dà il Vasari della venuta nella Spagna e di una lunga sosta in Portogallo di Andrea Sansovino; precisamente, si è cercato di trovarne la conferma riconoscendo in lui quell'Andrea Fiorentino residente in Benavente, che nel 1500 fece un *San Martino* come saggio delle sculture del paliotto maggiore di Toledo. Ma nulla v'è di sicuro circa l'autore del sepolcro del gran Cardinale

anche dell'esecuzione del sepolcro del Cardinale Cisneros, per Alcalà; ma quando appena l'aveva iniziato cessava di vivere. Benchè i suoi lavori nella Spagna non riempiano un decennio, in realtà a lui si deve la acclimatazione del Rinascimento italiano nella Spagna.

La sua bottega degenerò rapidamente e lo stesso continuatore famoso, il burgalese Bartolomeo Ordoñez, non si liberò da una tecnica frivola e manierata, scoglio contro il quale sogliono sempre naufragare la squisitezza e la profondità.

Dell'arte dell'uno e dell'altro tenevano le opere di uno scultore vigoroso, che per sua mala sorte venne in quel tempo a Siviglia: quel fuggiasco Pietro Torrigiano che nell'adolescenza aveva spezzato il naso a Michelangelo, lasciandolo sfregiato per tutta la vita, e che, prima di giungere in Ispagna, aveva lavorato a Westminster. Della sua residenza in Siviglia rimangono solamente due ammirevoli statue di terracotta: il *San Gerolamo penitente*, ed una *Madonna*, entrambe nel Museo ispalense. Resta pure da tale soggiorno una triste tradizione diffusa dal Vasari: la morte dell'artista nelle carceri dell'Inquisizione. Comunque sia, si disseccò prematuramente il fiore artistico più fragrante che l'Italia del Rinascimento avesse mandato nella Spagna.

(*fot. «Mas», Barcellona*)

DELLO DELLI DA NICCOLÒ - SAN GIOVANNI BATTISTA NEL GIORDANO. - NEL PALIOTTO DELLA CATTEDRALE VECCHIA DI SALAMANCA.

Parlano i documenti sivigliani di un Maestro Michele Fiorentino che lavorava pure in statue di terracotta.

Però per incontrare una figura capace di misurarsi con quelle del Fancelli e del Torrigiano bisogna venire a Jacopo Fiorentino, chiamato l'*Indaco;* coetaneo e compagno di Michelangelo nella bottega del Ghirlandaio, lo aiutò nel 1508 nei freschi della Cappella Sistina; giunse in Ispagna nel 1520 e qui si accasò restandovi fino alla morte e lavorando in Granada come architetto, scultore, e pittore.

È sua la *Annunciazione* della Cappella Reale di Granada e lo è pure, secondo ogni probabilità, il *Santo Sepolcro* della chiesa di San Gerolamo della stessa città, uno dei gruppi più grandiosi e sentiti della plastica spagnola nel secolo XVI.

Altri due marmorari italiani, conosciuti come Martino Milanese e Maestro Francesco Fiorentino, lavoravano nel Castello di Velez Blanco in Granada e quindi in Siviglia nel 1517 e negli anni seguenti.

Questa citazione ci porta di conseguenza a trattare dei grandi sepolcri marmorei italiani importati nel frattempo: due botteghe lombarde, quella di Aprile da Carona e quella di Gazini da Bisona, eseguirono opere importanti, quali i sepolcri degli Enriques de Rivera per la Certosa di Las Cuevas di Siviglia; quello dei Marchesi di Ayamonte, oggi in San Lorenzo di Compostella; quello di Frate Francesco Ruiz, per San Juán de la Pe-

(fot. R. Gil)
PIETRO TORRIGIANO - SAN GEROLAMO PENITENTE. - MUSEO DI SIVIGLIA.

nitencia di Toledo, ecc. Monumenti più grandi che significativi, questi, e che per bellezza di forma non superano di certo un altro lavoro, egualmente importato, il sepolcro di Don Ramon de Cardona in Bellpuig, lavorato da Giovanni da Nola.

Non è possibile in questa rapida rassegna enumerare tutte le opere scultorie recate dall'Italia nella prima metà del secolo XVI. Basterà menzionare la superba lastra sepolcrale veneziana di bronzo di D. Lorenzo Suarez de Figueroa, che si conserva nella Cattedrale di Badajoz, dove pure si conserva il rilievo di una *Madonna* di Desiderio da Settignano, nonchè il *San Giovannino* del Salvador di Ubeda, che Gomez Moreno [illegible] giovanile di Mich[illegible]

Allo stesso modo non possono registrarsi qui, tanto essi sono numerosi, i pittori giunti nel secolo XVI dall'Italia.

Nei primi anni del secolo venne in Siviglia un grande pittore ceramista chiamato Francesco Nicoloso Pisano, al quale si deve, oltre al riquadro della Cappella dell'Alcàzar di Siviglia, l'introduzione di uno stile e di una tecnica che dovevano in seguito raggiungere nella Spagna una diffusione enorme.

Il valore decorativo degli ornati italiani sarebbe stato la causa della chiamata in Spagna di due pittori: Giulio de Aquilis, figlio di Antoniazzo Romano, e Alessandro Mainer (che non è certo fosse italiano), i quali nel 1537 si trovano a lavorare nella decorazione del Alhambra, nella parte che è destinata ad abitazione reale. Giulio de Aquilis era in Ispagna per lo meno dal 1533 e quivi rimase fino alla morte, dipingendo nelle terre di Jaen. Altra coppia di artisti decoratori si formò col Puppini e il Bagnacavallo; di entrambi si sono però perdute le opere.

Questa scarsità di pittori italiani residenti nella Spagna è compensata in realtà dall'acquisto di tele, specialmente veneziane, e in particolar modo del Tiziano, da parte dell'Imperatore Carlo V e di Filippo II, che per costituire il fondo più notevole delle collezioni regie contribuirono più che mai al fiorire delle grandi scuole di pittura della penisola Iberica.

Sembra invece strano, ma è un fatto, che nella prima metà del sec. XVI mancano quasi completamente nomi di architetti italiani in Castiglia.

Giunsero invece a varie riprese in questo tempo ingegneri militari e costruttori di opere idrauliche; il più insigne fra questi ultimi fu Giovanni della Torre, da Cremona, chiamato in Ispagna « Juanello Turriano », espertissimo meccanico, orologiaio di Carlo V, costruttore dell'apparecchio per elevare l'acqua a Toledo, e di figure meccaniche che destarono la più alta meraviglia.

Nella seconda metà del secolo XVI andò alla Corte di Spagna una famosa pittrice italiana, Sofonisba Angusciola (Anguissola), di Cremona, che fu dama d'onore della Regina Donna Isabella de la Paz ed eseguì molti ritratti a Corte; ma oggi non si riconosce nella Spagna opera alcuna che a lei con certezza si possa attribuire. Ancor giovane tornò [illegible] patria.

(fot. R. Orueta)

CORONAMENTO DEL «RETABLO» MAGGIORE DELL'ESCURIALE. BRONZI DI LEONE E POMPEO LEONI.

Sarebbe interminabile la relazione se pretendessi dar fondo alla materia; tuttavia non bisogna dimenticare un'opera importante: il palazzo del marchese di Santa Cruz nel Viso, di linea e di ornamentazione italiane, edificio nel quale ebbe a lavorare il pittore di grotteschi Cesare Arbasia.

L'Escuriale.

Rattrista oggi il pensare quello che avrebbe potuto essere una costruzione di tale importanza se fosse stata iniziata soltanto un mezzo secolo prima; chè il monastero venne costruito quando le arti declinavano in Italia. Molti dei grandi artisti erano morti; altri, come Michelangelo e Tiziano, toccavano la vecchiaia estrema; il Veronese e il Tintoretto non poterono venire a dar la loro opera. Tuttavia questi tre pittori lavorarono per l'Escuriale e lo stesso Buonarroti fu richiesto perchè desse i disegni per il sepolcro dell'Imperatore.

La partecipazione di artisti italiani nel vastissimo monastero non tardò ad essere effettiva. La pianta della chiesa fu disegnata da un architetto italiano, chiamato Pacciotto (Pachote), che fu anche ingegnere militare e sotto questa veste fu al servizio di Filippo II. La prima pietra del grandioso monumento fu collocata il 23 aprile 1563. Subito vi mise mano un architetto italiano, Giovan Battista Castelli, il « Bergamasco », che era venuto per le opere dell'Alcàzar di Madrid, traendo con sè due figli, Fabrizio e Nicola Granello, pittori come Francesco e Giuseppe da Urbino, egualmente suoi aiutanti. Il « Bergamasco » costruì nell'Escuriale il grandioso scalone, entrando a lavorare nel monastero il 5 di settembre 1567. Nel medesimo anno giunse il fiorentino Romolo Cincinnati pittore « manierista » che lavorò nell'Escuriale, in Cuenca e in Guadalajara, dove egli viveva ancora, molto anziano, nel 1591.

Con lui venne in Castiglia Patrizio Cascessi — quivi chiamato « Caxés » e « Cajés » — architetto e pittore, padre di Eugenio che ai primi del sec. XVII lo superò nell'arte.

Questi pittori erano di personalità poco definita, utilissimi tuttavia in un'opera della mole dell'Escuriale; ma, venuto a morte nel 1579 Juan Fernandez Navarrete, « el Mudo », che aveva su di sè gli incarichi di maggiore importanza, e non trovandoglisi un idoneo successore nella Spagna, si cercò in Italia chi potes-

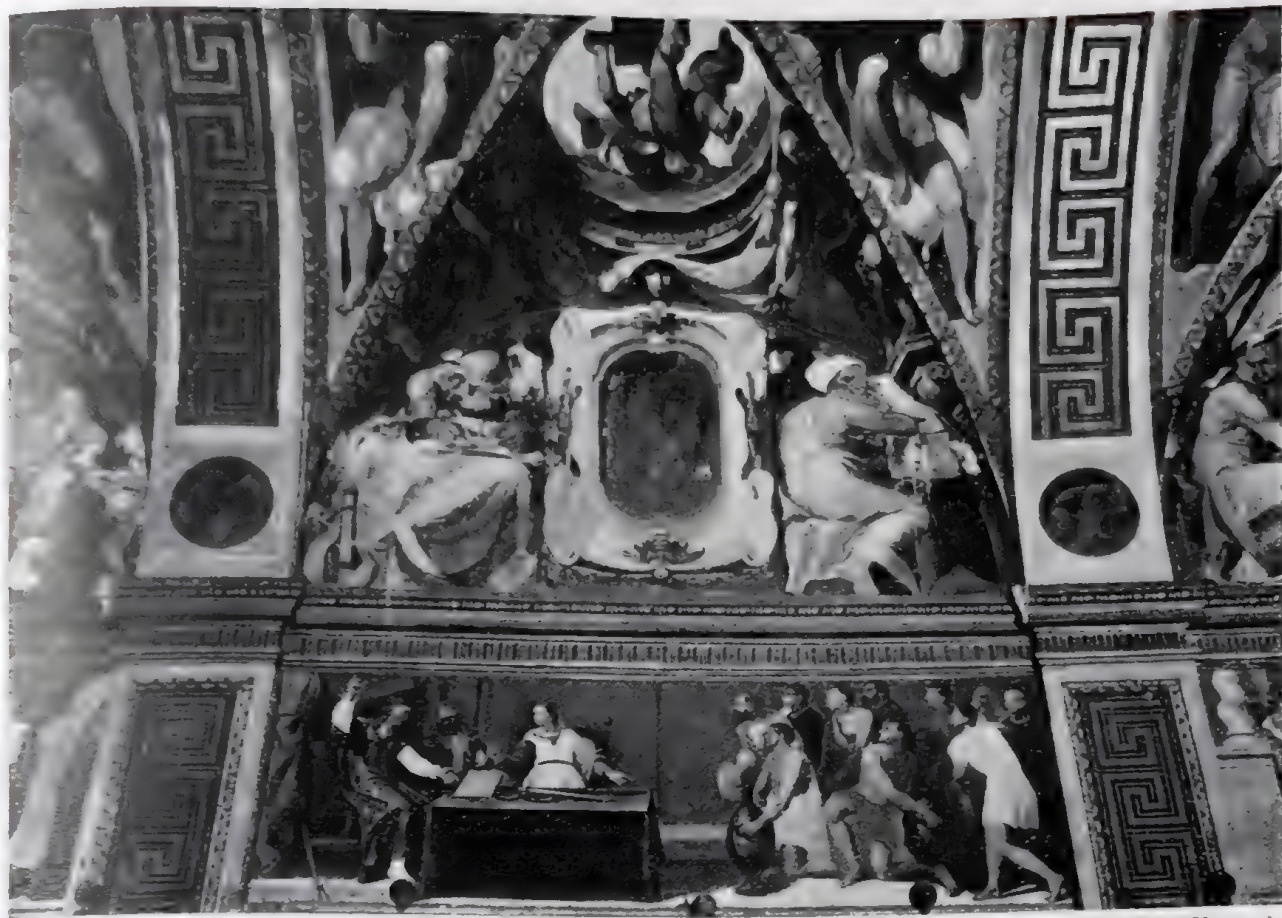
MORETTO DA BRESCIA - LA «SIBILLA ERITREA», [illegible] CAPITOLARE DELL'ESCURIALE.

se sostituirlo. Alla fine d'ottobre del 1583 venne il genovese Luca Cambiaso, che qui chiamarono « Luqueto »; non venne solo, poichè lo accompagnavano il figlio Orazio e Lazzaro Tabarone come aiutanti. Salito in gran fama nella sua terra, ottimo disegnatore, risultò in Ispagna invece un monotono decoratore, piuttosto freddo e acerbo: ma certo, era uomo di grande pratica e di inverosimile rapidità nel lavoro. Dipinse la vòlta del coro e quella della Cappella Maggiore nonchè varî quadri in diverse altre parti del convento. In un anno e mezzo mandò a termine un lavoro enorme, fatica che forse lo condusse prematuramente alla sepoltura, venendo egli a morte nella seconda metà del 1585.

Scomparso Luca Cambiaso, venne a sostituirlo nel gennaio del 1586, Federico Zuccaro, che dipinse tele per l'altare maggiore e decorò anche parte del Chiostro. E con lui era venuto anche il fiorentino Bartolomeo Carducci — nominato pittore di Filippo II l'8 agosto 1588 — che dipinse nella Biblioteca dell'Escuriale con grande abilità, chiamando al suo fianco quel fratello Vincenzo, allora adolescente, che fu uno squisito pittore già in pieno secolo XVII.

Al principio d'agosto del 1589 giunse in Ispagna Pellegrino de Pellegrini Tibaldi, lombardo, che seppe con abile maestria porre termine alla decorazione pittorica del grande fabbricato: la biblioteca, alcune stazioni del chiostro, l'altar maggiore, lo scalone rivelano chiaramente le sue doti, anche se tutta la sua originalità non può rendersi evidente, avendo egli dovuto adeguarsi allo stile d'assieme. Terminato il suo lavoro, tornò a Milano con titoli onorifici ed ottimi premî.

Per grande ventura, all'Escuriale giunsero anche quadri del Tiziano, del Tintoretto, del Veronese, del Moretto, e quivi dipinsero pure Navarrete e il Greco.

A lato della decorazione un pochino vuota e infeconda, crebbe un vero museo che, allo stesso modo delle Collezioni Reali madrilene, ebbe grande parte nella formazione della pittura spagnola. Minori di numero, ma superiori in qualità, le sculture italiane appositamente eseguite per l'Escuriale formano un magnifico assieme. Il paliotto maggiore ed i mausolei di Carlo V e di Filippo II, eseguiti da Leone e Pompeo Leoni, sono eccellenti, paragonabili ai migliori che si scolpivano al[illegible] in Roma e in Firenze. Leone era entrato

(*fot. Hauser*)

PELLEGRINO DE PELLEGRINI TIBALDI E BARTOLOMEO CARDUCCI - DETTAGLIO DEL SOFFITTO DELLA BIBLIOTECA DELL'ESCURIALE.

al servizio di Carlo V nel 1546; i suoi marmi ed i suoi bronzi, inviati in Ispagna in date diverse, dimostrano il suo vigore e la sua grande maestria. Nel 1556 venne in Ispagna Pompeo. Le parole non sono sufficienti a dire delle sue opere come esse meritano; basti ricordare la bellissima statua sepolcrale della Principessa Donna Juana nel monastero delle Descalzas Reales di Madrid. Questo artista lavorò moltissimo, ed ebbe numerosi seguaci, malgrado la sua arte non fosse tale da porre radici nel suolo di Spagna, tanto prodigo in barocchismi.

L'imponente assieme formato dal « retablo » e dalle tombe dell'Escuriale fu eseguito in parte a Milano, da Leone, e in parte in Castiglia, nella bottega di Pompeo. Le ammirevoli figure di Apostoli del « retablo » evocano, nella seconda metà del secolo XVI, alcunchè della grandezza donatelliana, ed i gruppi di statue dei sepolcri sono di incomparabile maestà.

Lavoravano allora con Pompeo Leoni due artisti italiani: Jacopo da Trezzo, che in Ispagna chiamarono « Jacometrezo », e Giovan Battista Comane. Marmorario quest'ultimo, e lapidario il primo, eccellentissimo, che per l'Escuriale, tra le altre cose, eseguì il suo capolavoro: il tabernacolo o sacrario, lavorato con pietre spagnole.

Benvenuto Cellini, se non fu in Castiglia, diede però all'Escuriale il suo superbo *Cristo*, scolpito nel marmo, e firmato nel 1562.

L'arricchimento del grandioso edificio continuò nel secolo XVII, sia per l'acquisto di pezzi come il *Crocifisso* di Pietro Tacca — il famoso fonditore della arrogante statua equestre di Filippo IV in Madrid — sia per la costruzione del sontuoso Pantheon dei Re, dovuto in parte allo scultore e pittore italiano Giovan Battista Crescenzi, Marchese della Torre.

Perchè l'Escuriale fosse un vero museo di arte italiana, non mancarono poi in tempi posteriori acquisti di quadri, di bronzi e di statue; basti ricordare, fra le molte opere, i grandi crocifissi di bronzo di Domenico Guidi e di Lorenzo Bernini.

Il secolo XVII.

Per essere questo il secolo della maggior fioritura della pittura nella Spagna, non de-

(fot. J. R. Vernacci, Madrid)

MADRID - PALAZZO REALE. - ARCHITETTI: FILIPPO JUVARA E G. B. SACCHETTI.

ve stupire l'abbondanza di cultori italiani di quest'arte che quivi furono chiamati o vennero a cercarvi fortuna.

Appena terminata la decorazione dell'Escuriale, un incendio distrusse il Palazzo Reale del Pardo nel 1604; per ricostruirlo ed adornarlo occorsero varî artisti e pittori, fra i quali si trovano due italiani: uno, già noto, Fabrizio Castelli, figlio del Bergamasco; l'altro, il genovese Giulio Cesare Semin, che dipinse anche in Toledo.

Al principio del secolo si trovava poi in Ispagna Orazio Borgiani forte artista che ottenne, in tempi a noi prossimi, una grande notorietà, perchè figura agli inizi del cosidettò « tenebrismo ».

Verso il 1620 un toscano, Angelo Nardi di Razzo, imprende lavori di gran polso in Alcalà de Henares e in Jaén. Era nato in Vaglia del Mugello il 19 febbraio 1584 e venne a morte prima dell'8 luglio 1665. Il suo pennello aveva opulenze veneziane, ma col trascorrere del tempo finì con l'ispanizzare intensamente.

Del tutto spagnoli, a giudicare dalle loro opere, giunsero ad essere Vincenzo Carducci ed Eugenio Cascessi (fratello il primo, e figlio quest'ultimo dei due artisti già accennati parlando dell'Escuriale). Ma di tutti i pittori che vennero dall'Italia in quel tempo nessuno superò Frate Giovan Battista Maino, domenicano milanese, autore di non numerosi ma vigorosi quadri, nei quali egli rivela una personalità originale, con note moderne nell'ambiente, nella costruzione e nel colorito. Morì nel 1649.

Piuttosto ingegnere che artista fu invece Antonio Ricci, che deve essere citato per essere stato il padre di Frate Giovanni e di Francesco, entrambi notevolissimi pittori madrileni.

Alla fine del secolo XVI venne a Madrid, e quivi si accasò e lavorò come scultore di fontane e come medaglista, Rutilio Gacci, la cui arte fu tutt'altro che volgare. Morì nel 1634. Se nessuna delle fontane che egli creò rimane oggi intatta, se ne conoscono però varie attraverso le riproduzioni grafiche e per alcuni pochi resti; molto belle sono inoltre le medaglie che egli coniò.

Correva la metà del secolo quando Velasquez ricorse a due notevoli decoratori: Michele Colonna e Agostino Mitelli, che nei palazzi reali dipinsero vari soffitti, oggi del tutto perduti. Parimenti vennero l'ornamentista e prospettista Dionisio Mantovano, bolognese,

(*fot. J. R. Vernacci, Madrid*)

[illegible] PRINCIPALE - ARCHITETTI: JUVARA E SACCHETTI; PITTORE DELLA VOLTA: CORRADO GIAQUINTO

[illegible] che si fecero notare nelle [illegible] scenari del Teatro Regio del [illegible]

[illegible] del secolo si registra infine la venuta di Luca Giordano, il fecondissimo napoletano, uno degli artisti meglio dotati della storia. Se egli fu rapidissimo nell'eseguire i suoi lavori fu però mancante di quell'ansia

(fot. N. Portugal, Madrid)

B. TIEPOLO - PARTICOLARE DEL SOFFITTO DELLA SALA DEL TRONO NEL PALAZZO REALE DI MADRID.

(fot. N. Portugal, Madrid)

... - PARTICOLARE DEL SOFFITTO DELLA SALA DEL TRONO NEL PALAZZO REALE DI MADRID.

di perfezione che distinse molti altri. Imitò tutti, ma non mancano tuttavia sue opere di carattere personale e meritevoli di una seria considerazione. Giunse a Madrid nel maggio del 1692 e ritornò a Napoli il 1° maggio del 1702. Senza esagerare, si può dire che durante questo decennio dipinse molte centinaia di metri quadrati di superficie su tela, muri e vòlte. Trasse con sè aiutanti italiani, come Carlo Garofalo, Giuseppe Simonelli ed altri.

Il secolo XVIII.

Il primo italiano chiamato in questo secolo dai Borboni dovette essere Andrea Procaccini, che venne in Castiglia nel 1720 e fu incaricato della direzione del Palazzo della Granja; morì nel 1734. Egli chiamò a sua volta, come aiutante, Domenico Maria Sani, che nella Corte raggiunse grande fama e tarda età, poichè la sua morte non avvenne che dopo il 1772.

Pittore ammanierato si rivela nella Spagna il veneziano Giacomo Amigoni, che in Madrid dimorò dal 1747 al 1752, data della sua morte. Aveva viaggiato in Europa, e lasciò in Germania le migliori opere della sua arte barocca.

Santiago Bonavia, con i propri aiutanti Felice Fedeli e Bartolomeo Russo, prendevano intanto parte nei lavori Reali di Aranjuez e in quelli che riguardavano i teatri.

Una personalità più spiccata dei precedenti godette Corrado Giaquinto, da Molfetta, che giunse nel 1735 quando si offriva la nuova grande impresa artistica di ricostruire il palazzo Reale di Madrid, dopo l'avvenuta distruzione dell'antico, in seguito a un incendio, nell'anno 1734. Il progetto, eseguito da un famoso architetto italiano, l'abate Filippo Juvara, fu, con modificazioni di una certa importanza, condotto a termine da un altro italiano: Giovan Battista Sacchetti. È fra i più belli edifici di questo secolo. Corrado Giaquinto fu incaricato della pittura dei soffitti ed egli eseguì infatti quelli della Cappella e dello Scalone, nonchè una parte di quadri pieni di leggerezza e di graziosa coloritura; ma se ne ritornò a Napoli quando venne il Mengs, col quale era difficile intendersi. Lavorò pure nel nuovo Palazzo Reale Mattia Gasparini che venne da Napoli nel 1760 e che era pittore, stuccatore, ed abilissimo decoratore. Il suo nome serve tuttora per denominare la lussuosa sala ch'egli di sua mano decorò tutta, dal soffitto al suolo. Venne pure a Madrid, nella metà del secolo XVIII, un notevole pittore: Antonio Joli, seguace del Canaletto e del Guardi, che trattò abilissimamente luminosi paesaggi con graziose e minute figurine.

Dobbiamo finalmente parlare di Giovan Battista Tiepolo, giunto in Ispagna quando già era anziano d'anni, ma non di spirito nè d'arte. Fu chiamato quale pittore di soffitti nel Palazzo Reale, e, terminati i tre di cui fu incaricato, continuò a dipingere in Madrid finchè lo colse la morte, sopravvenuta il 27 marzo del 1770. Lo accompagnavano due figli, essi pure pittori, Giovan Domenico, acquafortista e gran disegnatore, e Lorenzo, abilissimo nel pastello. La permanenza del Tiepolo in Madrid non fu scevra di tristezze: nessuno meglio di lui potè provare quanto difficile era la convivenza artistica col Mengs.

G. B. Tiepolo è il più grande degli artisti italiani che lavorarono nella Spagna, quegli che conchiude meravigliosamente la serie iniziatasi ai tempi di Augusto. I suoi meravigliosi soffitti, le sue tele da cavalletto, i suoi schizzi, le acqueforti, nel medesimo tempo in cui ci conservano gli ultimi fulgori della grande Pittura italiana, hanno contribuito enormemente a far germinare il genio del Goya, che, risuscitando vivacemente le glorie dell'antica scuola Spagnola, fu punto di partenza per l'arte moderna e insegnamento perenne a pittori ed incisori.

F. J. SANCHEZ CANTON

della R. Accademia di Belle Arti di Madrid.

A questo articolo l'Autore faceva seguire — per uso specialmente degli studiosi e degli amatori — un lungo e diligente elenco di artisti italiani che, avendo pur essi lavorato in Spagna, non hanno potuto figurare nel testo. Per ragioni di spazio ed anche in considerazione del carattere non specializzato della nostra Rivista, abbiamo omessa la pubblicazione di questo elenco, il quale però vedrà la luce in sede appropriata.

[illegible] — LA FRAZIONCINA OVE SORGE LA CASA AVITA DI S. EMINENZA IL CARDINALE PIETRO GASPARRI

PAESAGGI MARCHIGIANI

USSITA

Al turista che, trovandosi a Visso, desidera fare una bella gita nei dintorni, viene consigliata, di solito, la visita al Santuario di Macereto o l'escursione a Castel S. Angelo; difficilmente si accenna alla pittoresca valletta dell'Ussita, affluente di destra della Nera. (Il nome del torrente si è esteso anche alla valle ed al Comune, che con le sue dodici frazioni ne ha disseminato le pendici).

Questa dimenticanza è del tutto immeritata: per la bellezza dei luoghi, per la storia secolare [illegible] suoi forti abitanti, per l'importanza che [illegible] ha nell'industria armentizia della pecora, che forma l'occupazione tradizionale della grande maggioranza della popolazione, [illegible] tutto, per le chiare intelligenze che [illegible] fra i suoi figli migliori; basti il [illegible] S. E. il Cardinale Pietro Gasparri, [illegible] di Stato di S. S., nome ormai le[illegible] degli avvenimenti più importanti della storia contemporanea e sacro alla gratitudine degli Italiani.

Lasciata alle spalle la pittoresca piazza di Visso e percorsa la stretta e caratteristica via Galliano, all'estremità della cittadina appare ben conservata l'antica porta di Ussita, ancora collegata con gli avanzi delle mura castellane che cingevano la città. Di là passava la strada che univa la sede del Comune con la Guaita di Ussita. L'attuale carrozzabile, costruita dopo il 1860, si svolge per circa cinque chilometri in fondo valle sulla destra del torrente, ed offre al viandante una piacevole passeggiata fra il verde dei prati e dei salici che qua e là la fiancheggiano. A metà circa, una stretta rocciosa segna il confine fra il Comune di Visso e quello di Ussita. Delle dodici frazioni che compongono quest'ultimo, la prima che appare è Sasso, una delle più antiche. Fra le

VISSO - ANTICA PORTA DI USSITA.

sue casette annerite dal tempo due se ne notano per non trascurabili pregi architettonici: una è del '300, in parte restaurata, con graziosa bifora a sesto acuto; l'altra, di fronte alla prima, è un palazzetto di tipo vissano, probabilmente del secolo XV. Presenta finestre di pietra calcarea con caratteristici mensoloni ornati di pendagli di ferro battuto che servono per stendere la biancheria. Nella minuscola chiesetta di S. Lucia, purtroppo cadente, meritano di esser visti due pregevoli affreschi del '400 ancora in discreto stato di conservazione: una *Vergine fra due Angeli* e una *Vergine col Bambino;* si attribuiscono, con altri, al pittore Paolo da Visso, che dagli Archivi della Guaita risulta avere eseguito vari dipinti verso la metà del XV secolo.

Uscendo dalla frazione di Sasso, il panorama cambia notevolmente: la valle, che fin qui si era mantenuta stretta fra due monti, si allarga e si divide in due rami: l'uno segue il corso del torrente fino alle sue origini, l'altro, con più dolce ondulazione, sale gradatamente fino a toccare le falde del Monte Bove (2113), che domina il paesaggio con la sua massa grigia e si profila maestoso sull'orizzonte. Fra le due valli si avanza a separarle uno sperone montuoso, su cui ancora spicca una vecchia costruzione turrita, il Castello della Guaita di Ussita. Sulle falde della montagna si delineano le frazioni: a sinistra, per chi arriva, Pieve, Fluminata e — in alto — Tempori; a destra, seminascosto fra i boschi, Sorbo; nel centro, Castelfantellino.

La vecchia chiesa pievana, ora restaurata dalla munificenza del Cardinale Pietro Gasparri, merita una breve visita: varî affreschi del '400, purtroppo incompleti, sono venuti alla luce e appaiono non privi di pregio; vi si conserva un ciborio di marmo della stessa epoca; lo sfondo dell'abside è occupato da una tavola ad olio rappresentante l'*Assunzione di Maria Vergine,* opera pregevole di Camillo e Fabio Angelucci, fratelli, appartenenti ad una famiglia di artisti (pittori e intagliatori) che fiorì nel secolo XVI, e di cui rimangono parecchi lavori.

A Tempori va ricordato il piccolo Istituto Arsini, con annessa cappella di recentissima costruzione, ornata con bei lavori in cotto e decorata con vero buon gusto.

Prima di passare alle frazioni sulla sinistra del torrente proseguiamo lungo la carrozzabile, che si prolunga in fondo valle, e sulla sponda destra ne incontreremo due altre: Vallazza e Capovallazza. È in questa ultima che sorge la casa avita di S. E. il Cardinale Gasparri, una modesta casa ombreggiata da verdi abeti, dove Egli passa alcuni mesi dell'estate in un laborioso riposo. Laborioso, perchè anche qui, quando rivestiva l'alta carica

SASSO - AFFRESCO QUATTROCENTESCO NELLA CHIESA DI S. LUCIA.

PANORAMA DI CASTELFANTELLINO E SORBO. - A DESTRA, IL MONTE BOVE (M. 2113)

di Segretario di Stato, il corriere diplomatico, mentre ora si dedica ai suoi studi preferiti. Spesso ne interrompono la quiete alti ed umili visitatori che Egli riceve con ospitale benevolenza.

Qui ebbe origine la sua famiglia; la storia della Guaita ussitana ci parla di Gaspare di Bartolomeo di Sante, uomo retto, eloquente ed attivo, amministratore esemplare, vissuto nella seconda metà del secolo XV, che i documenti indicano come capostipite della famiglia; tre secoli più tardi, ci ricorda Bartolomeo Gasparri, nato nel 1763, avo del Cardinale, spirito liberale e carattere generoso, il cui nome ricorre frequente e, si può dire, personifica la storia del paese durante il periodo dell'occupazione francese e quello successivo della restaurazione pontificia. A Capovallazza risiede anche un altro Cardinale, S. E. Enrico Gasparri, nipote dell'ex-Segretario di Stato di S. S.

[illegible] PIETRO GASPARRI AMA TALORA FARE LE [illegible] CAVALCANDO UNA DOCILE GIUMENTA.

Al margine del piccolo gruppo di abitanti v'è una ridente chiesina, Santa Scolastica, pure restaurata per cura del Cardinale Pietro Gasparri, che vi officia durante il periodo delle ferie estive. Vi si conserva un *Crocefisso* dipinto a tempera nel XV secolo. Alle origini del piccolo tempio si collega una curiosa leggenda che merita di essere ricordata. Secondo una tradizione medioevale sarebbe esistita, all'estremità di Capovallazza, una miracolosa fonte capace di guarire tutti i mali, alla quale accorrevano numerosi i pellegrini; ma volle sventura che di là passasse Cecco d'Ascoli, il bizzarro poeta nemico di Dante, in fama di negromante presso i con-

TEMPORI - ISTITUTO ARSINI.

temporanei e più presso le generazioni che lo seguirono, e un suo sortilegio fece disperdere le acque della fonte preziosa e sprofondare la chiesa che presso ad essa sorgeva. La leggenda fu per un pezzo creduta ed innumerevoli sono stati i tentativi fatti per ricercare la fonte miracolosa con scavi ed assaggi; ne fanno fede numerosi documenti d'archivio che ci ricordano le somme spese a questo scopo. Durante l'ultimo di tali tentativi, come gli altri rimasto infruttuoso, il Consiglio della Guaita volle che sul luogo sorgesse un piccolo fabbricato sacro destinato a raccogliere le elemosine di chi volesse concorrere alle spese per le ricerche, e sorse l'antica chiesa, oggi Santa Scolastica.

***

Qui termina la carrozzabile e s'inizia una mulattiera sassosa, che fra il verde dei boschi porta a Casali, altra frazione montana (1080) posta in amenissima posizione, ricca di verde e di sole. La chiesa, che conserva evidenti segni dello stile romanico, risale al X o all'XI secolo e si ricollega alle abbazie di S. Eutizio, poi di S. Benedetto, frequenti nella regione di Norcia e dintorni; la prima notizia storica che se ne ha è del 1115.

Ritornando sui nostri passi, attraversiamo il torrente a Vallazza, e, per un ridente sentiero tagliato fra boschi di annose querce, saliamo a Castelfantellino. Qui più forte nei secoli pulsò il cuore di Ussita, qui sorsero nel 1381 le prime mura del Castello per autorizzazione avuta da Rodolfo di Varano, signore di Camerino, circa un secolo prima, e qui, sentinella avanzata del territorio vissano, Ussita si difese con alterna vicenda contro i bellicosi suoi vicini: Bolognola, Montefortino, Montemonaco e Norcia e contro le incursioni dele truppe mercenarie che in varie occasioni varcarono l'Appennino dirette dal Lazio alle Marche o viceversa, dilagando nei territori attraversati, in cerca di bottino.

Nel Castello, che con parola latina ancora si chiama Castro Murato, gli amministratori

CIMITERO DI CASTEL MURATO.

della Guaita di Ussita ebbero la loro sede e tennero le loro adunanze; ogni famiglia costruì a sue spese o mediante sussidi una propria abitazione e un deposito di viveri, e qui si svolse, ricca di fortunose vicende, la vita politica della piccola comunità, che, anche nel tumulto delle lotte comunali, ed anzi con maggior fede quanto più imminente era il pericolo, non dimenticò mai di elevare a Dio i propri voti, dedicando all'erezione e all'abbellimento delle chiese non piccola parte del patrimonio comune.

Un culto speciale era rivolto alla Madonna di Macereto, distante da Ussita due ore di cammino e considerata come naturale patrona del paese. Ad essa si rendevano ogni mese visite in forma solenne, alle quali partecipavano tutte le Autorità locali, e con tutta probabilità fu da Ussita che partì la proposta dell'erezione del monumentale tempio di schietto tipo bramantesco, che si iniziò nel 1527 sotto la guida del maestro lombardo Battista da Lugano e che da Ussita ebbe copiose e spontanee donazioni. Ancora oggi vi è ricordata con un'iscrizione la Corporazione dei Cavalieri, che vi lavorò portando i blocchi di bel travertino dalle falde settentrionali del Monte Bove a piè d'opera.

[illegible] DEL COMUNE DI [illegible] DURANTE IL PERIO- [illegible]

Ora nel Castello regna il silenzio ed una lapide all'ingresso del recinto spiega al visitatore il profondo mutamento che quelle storiche mura hanno subìto. La riportiamo integralmente: «*Per la premura principalmente e la munificenza - del Cardinale Pietro Gasparri - Segretario di Stato di Sua Santità - Camerlengo di S. R. Chiesa - su questo colle - già baluardo di civica indipendenza - ove gli antenati - riparavano da nemiche incursioni - ora gli Ussitani - riposano in pace - in attesa della beata resurrezione - An. MCMXIII*».

TIMBRO CON LO STEMMA DELLA «GUAITA» DI USSITA (SECOLO XV)

PANORAMA DELLA VALLE, DALLA STRADA PER MACERETO.

La trasformazione non poteva riuscire in modo migliore e pochi fra i piccoli Comuni possono vantare di aver dedicato ai propri defunti un luogo più adatto e per tradizioni avite e per sobria ed austera eleganza.

***

Lasciamo il Castello e, per un sentiero a mezza costa lungo il fianco dello sperone montuoso, proseguiamo il cammino sul versante opposto a quello per cui eravamo venuti. Dopo un quarto d'ora di strada fra i boschi arriviamo alla chiesa di S. Andrea di Calcara. Della vecchia parrocchia restano nell'interno alcuni pregevoli affreschi quattrocenteschi e il fonte battesimale. Il resto della decorazione interna ed esterna è recente, lo si deve alla liberalità di un altro Cardinale ussitano, Augusto Silj, spentosi nel 1926 e fratello del Senatore tuttora vivente.

L'insieme della piccola parrocchia isolata fra il verde, il buon gusto sobrio ed armonioso della decorazione interna e dell'arredamento, ne fanno un'opera veramente graziosa. Qui, accanto al fonte battesimale che lo fece cristiano, il vecchio Cardinale volle avere

SANTUARIO DELLA MADONNA DI MACERETO.

la tomba ed oggi vi riposa.

Il sentiero che ci ha condotti alla chiesa si biforca: uno dei rami raggiunge la strada per Panico, dove il torrente ha le sue origini; l'altro scende alla frazione di Calcara. Qui ebbe i natali Giuseppe Rosi, il poeta pastore, che un'erma sul Gianicolo ricorda fra i benemeriti della Patria. Cospiratore e tribuno accanto a Ciceruacchio, ufficiale garibaldino nel '48, nel '60 e nel '67, imprigionato e poi esiliato dagli Stati della Chiesa, la sua popolare figura ha scorci di un particolare interesse. Attraverso alle singolari vicende di quell'epoca movimentata sempre l'accompagnò la sua musa pastorale, a cui l'amor di Patria seppe talora dare slanci lirici inattesi. Morì più che novantenne a Roma, dopo aver avuto incarichi di fiducia dal Governo e dalla Casa Reale.

Da Calcara riprendiamo la carrozzabile e, dopo aver rasentato la piccola chiesa di S. Stefano, che pure conserva qualche affresco quattrocentesco, portiamoci a Sorbo. L'aspetto patriarcale del piccolo centro non lascerebbe credere che esso sia il « Paese dei milionari », come qui lo si chiama con una punta di ironia e forse di invidia. Eppure è proprio così: in due o tre generazioni molte delle famiglie locali hanno saputo così abilmente sfruttare l'industria armentizia, che qui vanta tradizioni secolari, da crearsi una vera ricchezza. Pastori ed affittuari, in origine, dai monti natali scendevano nell'autunno lungo la Valle Nerina a svernare con le greggi di pecore nella Campagna Romana e nella Maremma; a giugno per la stessa via tornavano all'alpeggio. Sobrii, tenaci, intelligenti, seppero moltiplicare il loro capitale belante, divennero proprietari dei pascoli, e gradatamente si consolidarono in aziende poderose, di cui l'umile pecora costituisce ancora la base largamente remunerativa.

Abbiamo così terminato il nostro giro per Ussita. Solo ci resta da ricordare Vallestretta, la più settentrionale delle frazioni, sulla via di Macereto, e S. Placido la più meridionale, che, a meno di un quarto d'ora di strada, offre alla Madonna del Pian della Croce (metri 1211) i più bei campi di sci che si possano desiderare.

È augurabile che Ussita — ora nota, si può dire, solo a chi vi è nato — trovi frequenti visitatori e si attrezzi a degnamente riceverli, giacchè la vicinanza con Roma e con le città dell'Umbria e delle Marche potrebbe farne un piacevole soggiorno estivo ed una simpatica meta di sport invernali.

CARLO COMOTTI.

FIG. 1 - LA BICICLETTA MODERNA.

LA BICICLETTA MODERNA

La « piccola regina » regna sempre sul suo trono, che ha saputo adattarsi a tante svariate vicende sociali, sportive e industriali, ed essa ascende lentamente e sicuramente la strada del progresso perchè ha caratteristiche meccaniche ed una destinazione che non possono essere sostituite da altri mezzi di locomozione in uso.

La storia della locomozione ci rende edotti che la locomotiva ha soppresso la diligenza, ma ha lasciato in vita la primitiva carriola.

Solamente negli Stati Uniti d'America, per parecchi motivi che non è il caso di esaminare, l'automobile ha sostituito la bicicletta; ma in Europa si è verificato invece il fenomeno opposto; la maggioranza di questo continente dal 1910 ad oggi ha più che raddoppiato la quantità delle biciclette.

Numerosi fattori di ordine diverso e motivi sociali, economici ed etnici ci fanno d'altronde chiaramente comprendere che l'automobile popolare sarà realizzato dai nostri nipoti.

È la bicicletta che per prima ha rivoluzionato la nostra esistenza, ed essa ha sempre una funzione nella nostra vita sociale, malgrado la civiltà artificiale meccanizzata ad oltranza che tende sempre a farci digerire nelle svariate forme della nostra attività nuove macchine e strumenti per far presto e per far tutto con pochissima fatica.

La bicicletta ha stabilito i primi vincoli sociali ravvicinando gli interessi, le simpatie e gli individui.

Dalla bicicletta sono nate quelle forme di competizione che hanno fatto vibrare d'entusiasmo le folle, servendo la causa del suo primo periodo di volgarizzazione.

La bicicletta ha creato il T. C. I., meraviglioso sodalizio che, in seguito, ha sinteticamente raggruppato l'organizzazione di tutte le forme di turismo, assumendo importanza nazionale attraverso la poderosa opera di propaganda essenzialmente italiana.

Dalla bicicletta è nato per primo il cicloturismo ufficiale, che per molti anni ha raggruppato in una bella e spontanea disciplina le virili squadre dell'*Audax*, potente organizzazione che ha trovato imitatori anche all'estero ed ha servito a far conoscere meglio il nostro pittoresco paese, i suoi usi e costumi.

Se esaminiamo la situazione odierna della bicicletta, troviamo che lo stato d'animo del dopoguerra ha influito sui suoi naturali destini. La competizione sembra fortunatamente segnare la parabola discendente dopo la sua ipertrofica attività che ha ancora qualche ragione di esistere in proporzioni ridotte,

prestandosi in scarsa misura alla volgarizzazione del ciclo perchè ha assunto carattere troppo spettacolare. Si hanno invece sintomi confortanti del cicloturismo. Esso ha avuto un glorioso passato e può aspirare ancora ad un prosperoso avvenire, coadiuvato dal rifacimento delle strade (ove si spera che anche il modesto cavallino meccanico trovi la pro[illegible]), dalle bellezze naturali ed artisti[illegible] [illegible]l gusto degli individui per il turismo [illegible] [illegible]ltri fattori secondari.

[illegible]ove la bicicletta si renderà sempre più [illegible]merita, è nel campo utilitario; essa serve [illegible] infinità d'individui di ogni ceto e sesso, che con questo semplice mezzo di trasporto, sempre pronto ad ogni comando, si reca al lavoro, al mercato, a visitare i clienti, al campo, alla passeggiata, a consegnar merci, a vender giornali, a concludere affari, ecc.

Altri popoli hanno compreso meglio di noi questi scopi; in Olanda, ad esempio, dove non esistono corse su strada, vi è una bicicletta ogni tre abitanti, e la stessa proporzione esiste anche in Danimarca.

Eppure la soppressione della tassa, benemerito atto del nostro Governo Fascista, dovrebbe iniziare una nuova fase di sviluppo della bicicletta, tale da farne raddoppiare la quantità.

La realizzazione di questo programma è anzitutto d'ordine industriale, poichè vi è un largo margine di tempo e di produzione prima di giungere alla saturazione; le tendenze che assicureranno il successo di questo programma devono essere esclusivamente delineate in primo luogo dal progresso meccanico della bicicletta, dall'organizzazione tecnica della fabbricazione ed in secondo luogo dall'organizzazione commerciale.

Col concorso di questi due fattori si potranno avere biciclette sempre migliori a prezzi sempre più bassi. Ad ogni diminuzione di prezzi si raggiunge automaticamente un nuovo strato di consumatori e sappiamo che il coefficiente della pubblicità per mezzo delle corse grava in modo sensibile sui prezzi di vendita senza influire sempre, come si crede, sulla sua volgarizzazione.

La bicicletta d'oggi.

È quella che vediamo sulla figura 1. Vi sono importanti innovazioni che meritano di essere segnalate e non sono certamente precarie novità, ma notevoli e stabili perfezionamenti, ancora non molto diffusi in Italia, perchè da un lato abbiamo i costruttori che in generale si presentano timidi e perplessi ad offrirli al pubblico, e dall'altro lato abbiamo il pubblico che sovente è imbevuto di vecchie teorie sull'uso della bicicletta.

La macchina d'oggi acquista logicamente personalità propria, caratterizzata da quei congegni, parti o procedimenti di fabbricazione che sono appropriati al suo uso specifico.

Prescindendo dalla bicicletta da corsa e da trasporto-merci, che esulano dal programma di questa Rivista, parleremo di quella da turismo e da viaggio.

Nella prima figura vediamo un cambio velocità manovrato in marcia, ed applicabile a qualunque bicicletta normale, modello a salto di catena (deragliatore); esso è assai diffuso in altri paesi e comincia ad aver diritto di cittadinanza anche fra noi, dato il suo grado di perfezione e la sua indiscussa utilità specialmente in un paese di tormentata conformazione geografica come il nostro.

Sulla seconda figura vediamo il gruppo *A* di tre pignoni di grandezza diversa, accoppiati; il deragliatore *B* che scorre elicoidalmente sull'asse *C* quando è comandato dalla trasmissione flessibile *D*. Il deragliatore può quindi assumere tre posizioni diverse sulla linea rispettiva dei tre pignoni *A*. La leva *E* porta, all'interno dei dischi *F*, il rullo tenditore azionato dalla molla di richiamo *G*, necessario per tendere la catena nei diversi sviluppi che assume su ciascun pignone del gruppo *A*.

Il deragliatore è manovrato dal ciclista mediante la leva che si trova sul tubo orizzontale vicino allo sterzo.

Vediamo al pedaliere (fig. 1) un ingranaggio grande ed uno piccolo; ognuno di essi può comandare uno dei tre pignoni ottenendo in tal modo sei rapporti di velocità. Per chi è pratico di questi sistemi e conosce bene quali servizî possono rendere, tale quantità non è superflua.

Il cambio di velocità.

Col progresso meccanico è venuta anche la soluzione di quest'importante e difficile problema e la scalata a piedi di una salita tirando la bicicletta, come in altri tempi, è ormai ridicola. Anche il corridore sceglie con cura i rapporti di velocità secondo il carattere del-

...a competizione. Se pensiamo che la potenza necessaria per la traslazione della bicicletta si trova triplicata sopra una salita del 5% e quintuplicata sopra una del 10 %, troveremo la ragione del successo di tali dispositivi. Infatti in tutte le macchine a movimento uniforme, ciò che si guadagna in potenza si perde in velocità o viceversa. Siccome anche la bicicletta ha le sue leggi meccaniche per la locomozione, l'equilibrio dinamico è ottenuto quando essa è animata da movimento di traslazione uniforme allorchè il lavoro motore è uguale allo sforzo utile sommato colle resistenze passive dovute agli attriti, resistenza dell'aria, ecc.

FIG. 2 - CAMBIO DI VELOCITÀ IN UNA BICICLETTA MODERNA.
A, gruppo di tre pignoni di grandezza diversa; B, deragliatore, che scorre elicoidalmente sull'asse C, quando è comandato dalla trasmissione flessibile D; E, leva portante il rullo tenditore F, azionato dalla molla di richiamo G.

Il cambio di velocità rappresenta dunque un razionale ripartitore di forze, che evita lo spreco d'energia e le debilitanti reazioni rivelantisi sotto forma di fatica, snervamento, respirazione esagerata, sudore eccessivo, ecc.

I recenti perfezionamenti della bicicletta.

I pneumatici « ballon » da 45 millimetri di sezione sono derivati per analogia dall'automobile. Parecchie ditte italiane costruiscono biciclette con queste ruote, che costituiscono un progresso notevole. Coi « ballon » il ciclista non teme più l'insidiosa rotaia del tram, non sente più il disagio fisico provocato dalle strade cattive, conserva meglio le parti meccaniche della bicicletta e fora anche meno per virtù della grande flessibilità del pneumatico. Per avere lo stesso « tiraggio » si è diminuito un po' il diametro della ruota in modo da avere la stessa inerzia, e sappiamo anche che queste ruote sono ben studiate e pesano meno di quelle vecchio modello.

I freni hanno pure attirato l'attenzione dei costruttori in modo da richiedere un minore sforzo per la manovra, una maggiore efficienza e una più grande sicurezza. Sono eccellenti i pattini di sughero che non riscaldano il cerchio, frenano progressivamente, hanno un buon attrito sul cerchio, asciutto o bagnato, che si conserva meglio quando è di legno.

La « parkerizzazione » (dal nome dell'inventore Parker) rende inossidabili le parti di acciaio. Questo trattamento chimico, essendo ormai molto diffuso in tante industrie, renderà un grande servizio anche alla bicicletta, che diventerà realmente il veicolo di tutti per tutti i tempi, sempre più pratico ed elegante.

La cromatura costituisce pure un progresso ben intonato alla « parkerizzazione »; costa più cara della nichelatura, ma presenta anche la proprietà di una più lunga conservazione ed inalterabilità rispetto a quella.

Si vede dunque che complessivamente il popolare veicolo si perfeziona sempre più, con tendenza a diminuire di prezzo quando la marca del fabbricante non si basa solo sulla pubblicità fornita dalle corse per estendere i suoi prodotti.

La normalizzazione.

Sarà possibile ridurre ulteriormente i prezzi quando gli industriali interessati effettueranno la normalizzazione del ciclo. Nell'indu-

stria in generale, e in quella dell'automobile in particolare, questa scienza è già applicata da parecchi anni e si estende sotto diversi aspetti e svariate forme che assicurano notevoli vantaggi per tutti.

Normalizzare (si dice anche « razionalizzare » o, impropriamente, « standardizzare ») significa ridurre ad una quantità minima ed a forme semplici e razionali gli oggetti e gli elementi d'organi meccanici. Altri paesi, come la Francia, l'Inghilterra, e segnatamente la Germania, hanno compiuto in questo campo un ammirevole e proficuo lavoro.

È vero che alcuni elementi sono da parecchio tempo già normalizzati: le misure dei pneumatici, il classico filetto B.S.A. sul mozzo della ruota posteriore destinato a ricevere i pignoni, il diametro filettato del perno dei pedali sulle pedivelle, i tubi del manubrio e del reggisella, gli ingranaggi ed i pignoni, le catene, il diametro filettato dei raggi e relativi dadi, ecc.

Esiste però ancora una discreta anarchia in molti altri elementi, ed esiste anche una normalizzazione che ci ha arrecato danno: quella dei tubi.

Creata nell'immediato dopo guerra allo scopo di difenderci dalla concorrenza estera quando la nostra industria cominciava a riorganizzarsi, ha finito poi per impedirci l'esportazione in concorrenza all'industria estera.

La normalizzazione moderna può realizzarsi proficuamente solo in senso corporativo e senza quello spirito individualistico che ha inventato inutilmente forme e dimensioni speciali per caratterizzare il prodotto. Che bisogno c'è di fare, per esempio, una pompa con diametri diversi quando la funzione e il lavoro da compiere sono gli stessi?

I perni delle ruote del pedaliere e dei pedali non hanno mai evidentemente influito sulla linea o la robustezza d'una bicicletta: eppure ne abbiamo una varietà impressionante. Così dicasi delle sfere, dei coni di sede delle sfere, delle pedivelle, ecc.

Vi è dunque un vasto lavoro d'unificazione da compiere, che permetterà di specializzare i fabbricanti in alcuni organi od elementi (pedali, cerchi, tubi, freni, mozzi, perni e coni, oliatori, ecc.) riducendo le attrezzature, migliorando i prodotti, diminuendo le scorte di magazzino e l'entità dei capitali immobilizzati nell'industria. Tutto ciò influirà sul ribasso del prezzo di vendita, scopo finale della normalizzazione, sulla facilità di trovare ovunque dei pezzi di ricambio rigidamente intercambiabili e di maggior durata, e sul prestigio commerciale della marca che costruisce con pezzi normalizzati.

La bicicletta nella circolazione stradale.

Per molto tempo non si è saputo classificare questa macchina agli effetti della polizia di circolazione sulla pubblica sede. Il Codice della strada l'ha definita come veicolo e nel complesso della disciplina stradale non può essere considerata diversamente.

Dobbiamo però riconoscere che per parecchi motivi lo stile di circolazione del ciclista non è in armonia coi tempi; ne abbiamo un melanconico riflesso leggendo i cartelli: «Vietato entrare in bicicletta», «I ciclisti devono percorrere a piedi questo passaggio », ecc.

Ciò significa che il ciclista è, in generale, un « indesiderabile », causa la sua scarsa educazione nei contatti sociali. Sulla strada il ciclista è troppo sovente l'incubo degli automobilisti e dei pedoni per la sua indisciplina. Bisogna comprendere che l'intensità della circolazione va aumentando, specialmente nelle grandi città, e la disciplina diventerà di conseguenza più severa. Occorre che il ciclista si arrenda all'evidenza della realtà, rispettando la sede di passaggio privato, non intralciando il transito delle vetture (che sono più veloci della bicicletta), comportandosi urbanamente con i pedoni e facendo l'opportuno segnale a chi segue, quando debba voltare a destra, a sinistra o fermarsi.

Tutte queste norme, seguite volontariamente dal ciclista, aumenteranno la sua sicurezza (sono ancora troppo numerose le disgrazie per questa categoria di veicoli!), la simpatia del pubblico per la bicicletta, ed eviteranno infine le repressive contravvenzioni.

Possiamo ancora credere che il buon senso prevarrà sulla situazione attuale; e siamo confortati in questa ipotesi dalla disciplina di cui dà prova da parecchi anni il popolo italiano in altri campi della sua attività.

L. GAZZANIGA.

LIVORNO - PIAZZALE DELLA R. ACCADEMIA NAVALE.

UNA «FUCINA DI UOMINI»
L'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO

L'ITALIA, che era stata nel Medio Evo maestra e padrona dei mari, si trovava alla fine dell' Evo Moderno, e cioè nel cuore del 1700, in condizioni di assoluta inferiorità navale. Era dovuta questa alla sua condizione di agglomerato di staterelli eterogenei e mal governati, chè gli eserciti e le marine sono forti e prosperi solo là dove forte e prospero è lo Stato.

Francia, Spagna, Inghilterra avevano fino [illegible] Seicento flotte poderose da traffico e da guerra ed avevano naturalmente scuole e or[illegible]namenti opportuni. Queste tre nazioni affac[illegible] all'oceano, si erano, dopo la scoperta [illegible] America, abbandonate alla navigazione [illegible]a mentre l'Italia, un po' per la sua [illegible] geografica, un po' per il languire [illegible] grandi Repubbliche marinare, rima[illegible] prigioniera di quel Mediterraneo che pure era stato la fonte della sua potenza e della sua ricchezza.

D'altra parte la navigazione oceanica aveva rivoluzionato i principii marinari così di traffico come di guerra, ed essendo essenzialmente navigazione a vela, richiedeva, soprattutto per la guerra, norme e principii differenti, se non contrari, a quelli ormai secolari della navigazione a remo (galere).

Gli equipaggi erano tutt'altra cosa da quelli di una volta e i grandi vascelli oceanici carichi di merci e ben guerniti di artiglieria avevano a bordo, nell'alto castello, non solo il capitano, ma anche uomini che all'occorrenza sapevano guidare una manovra di guerra e far funzionare le artiglierie: alzando contro l'eventuale nemico lo stendardo della nazione alla quale appartenevano, sapevano « guardarlo », cioè farlo rispettare, e in suo

R. ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO - SALA DELLE DISCIPLINE NAUTICHE.

nome far valere e rispettare i diritti minacciati.

Assai simili ai veneziani « nobili da mare », che facevan pratica a bordo delle navi mercantili, i guardia-stendardi delle nuove potenze militari sono stati il nucleo di quella ufficialità dotta e audace che ha costituito poi quanto di meglio una nazione potesse militarmente dare.

Le scuole che si andavano formando per preparare questa ufficialità, furono particolare oggetto di cure e si svilupparono adeguatamente segnando col loro fiorire o decadere il fiorire o meno delle Marine alle quali appartenevano.

Mentre ciò accadeva nei grandi Stati europei, gli staterelli italiani affacciati al mare, allestivano di quando in quando delle armatelle navali, che il più delle volte si scioglievano appena terminata l'impresa per la quale erano state preparate. Così la Toscana, così lo Stato Pontificio, così Napoli e lo stesso Piemonte.

Assai spesso le navi, che non venivano trasformate in legni di traffico, diventavano legni da diporto e se ne andavano pigramente costeggiando secondo il piacere del loro padrone.

Genova, fino al Trecento dominatrice dei mari, aveva lasciato languire sino all'estrema agonia la sua Marina di Stato e questo benchè i suoi navigatori non avessero certo rinunziato al traffico marittimo. Anzi, con lo spirito d'avventura, col coraggio e con la tenacia peculiari alla loro razza, unici tra i navigatori italiani, essi si erano spinti alla navigazione oceanica. La piccola nave genovese, sola, armata di cannoni, con un pugno d'uomini a bordo, lasciava la Superba e solcava temeraria gli oceani. Chi la guidava non aveva studi: la pratica, il coraggio, l'abilità erano l'unica sua scuola e costituivano l'unica sua preparazione.

Venezia invece ha continuato fino al suo ultimo respiro ad avere uomini di studio e di scienza, ed il suo ultimo grande marinaio, Angelo Emo, era, non solo un audace navigatore, ma perito artigliere e scopritore di singolari macchine da guerra, come quei suoi zatteroni che precorsero i nostri pontoni galleggianti. Ma alla formazione del Regno d'Italia, Venezia era già stata ripetutamente devastata e l'Austria ne aveva assorbito tutte le energie e aveva cercato di attrarle nella propria orbita;

era [illegible] accaduto che sulle navi austriache la lingua normale fosse la veneziana e veneziani fossero gli ufficiali migliori. Il cuore di questi equipaggi, rimasto fedele ad un ideale di libertà, doveva eroicamente dimostrarsi nel 1848 e nel 1849.

Ma le due grandi Repubbliche marinare italiane diedero sì all'Italia unita ottimo contributo di uomini e di ingegni, ma non di organizzazione e di materiale. Questo contributo doveva invece venire dalla Marina borbonica e da quella sarda.

La Marina borbonica aveva avuto come primo suo organizzatore Carlo III, il quale aveva nel 1741, istituita una scuola per la preparazione degli ufficiali, organizzata sulla falsariga della scuola spagnola « Guardias Estendartes de las Galeras », e l'aveva appunto chiamata dei « Guardia stendardi ». A questo primo periodo spagnoleggiante ne seguì uno fiorentissimo, secondo i principii informativi inglesi, allorchè la Marina borbonica venne affidata al comandante Edoardo Acton, che nel 1780, istituiva a Portici l'Accademia di Marina.

Nella nuova scuola convennero ottimi elementi delle migliori famiglie napoletane. Ai giovani veniva impartita una eccellente istruzione marinaresca oltre ad una buona cultura generale; per di più essi venivano mandati in Inghilterra a far pratica sulle navi di quella nazione. Si formò così una generazione di ufficiali da cui uscirono i Caracciolo, i Bausan, i De Cosa ed altri, e rimase alla Marina napoletana il vanto di aver per prima accolti gli studi nuovi e di avere avuto la prima nave a vapore che solcasse le acque del Mediterraneo: la « Ferdinando I », costruita a Napoli nel 1817.

La Marina sarda, come Marina di Stato organizzata, nasce più tardi e con altro carattere. Solo nel 1762 era entrato in vigore il [illegible] dell'ammissione diretta di giovani cadetti alla carriera militare e marittima, e per l'istruzione di essi era stata istituita in Villafranca una specie di scuola navale. Ma, benchè Carlo Emanuele III avesse posto alla direzione di questa il più colto dei suoi ufficiali, e cioè il luogotenente colonnello (capitano di fregata) barone de Joncenex, gli studi lasciavano assai a desiderare. V'erano dei periodi dell'anno e non brevi, nei quali allievi ed insegnanti erano tutti a bordo delle poche navi disponibili, e la scuola restava vuota. Dopo il 1773, per opera di Vittorio Amedeo III, la Marina fu più curata, ma non risulta che la scuola ne avesse un incremento particolare.

Ad ogni modo, gli ufficiali, reclutati in numero esiguo, avevano un certo corredo di cognizioni, mentre l'equipaggio, assoldato per la più parte in Sardegna, era digiuno di ogni istruzione e non possedeva, prezioso dono però, che il corredo delle innate virtù marinare. Tra il personale sardo il migliore era il maddalenino e dava il maggior contingente della sotto-ufficialità.

La vera Marina sarda, e quindi la vera scuola marinara sarda, ebbero per fondatore Giorgio Des Geneys, che istituiva in Genova, nel 1816, una « Scuola di Marina ». Des Geneys intuì l'importanza che la Marina avrebbe avuto per il suo paese non solo per la eventualità di guerre, ma anche, e più, per un

R. ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO · ESERCITAZIONI AL BRIGANTINO.

R. ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO - SALA DI ARTIGLIERIA.

prospero svolgimento del pacifico commercio. Egli volle quindi che il nuovo ufficiale uscisse dalla scuola di Marina ben preparato a tutte le evenienze.

L'insegnamento delle scienze nautiche fu affidato ad un sacerdote valentissimo: l'abate Giraudi di Nizza. Non meravigli che un prete fosse perito di queste materie. Nel Seicento la Francia aveva avuto in Padre Hoste il suo massimo teorico di scienze navali e da noi nell'Ottocento, Padre Guglielmotti, il Cardinale Gotti, Don Ferdinando Ciano, sono stati tra i nostri migliori cultori delle scienze navali.

Dai primi corsi della nuova scuola uscirono i migliori ufficiali destinati a tenere i gradi supremi della futura Marina italiana, come per esempio Gallo, Della Mantica, Francesco Serra, Ceva di Noceto ed altri. Il Des Geneys pensava che i suoi ufficiali avrebbero dovuto avere ampia responsabilità e svariatissime incombenze e vedeva la personalità dell' ufficiale di vascello così completa che ben poco, se non nulla, vi sarebbe da aggiungere ora ai suoi concetti. Veggasi dalla prefazione da lui stesa a quei « Regolamenti di Marina » che sono stati la base della Marina sarda e quindi di quella italiana, qual concetto egli [illegible] dell' ufficiale di Marina.

« ...Un ufficiale di Marina — egli scrive — deve consacrare tutti i suoi momenti al disimpegno delle funzioni del proprio stato ed all' acquisto delle molteplici e profonde cognizioni che gli sono indispensabili: che dessi (gli ufficiali di vascello) ben sanno non bastare già ad un comandante di un bastimento da guerra, quando voglia alquanto distinguersi, l' essere perito nelle scienze nautiche, in quelle dell' artiglieria, dell' architettura navale e dell' idraulica, ma deve pur anco essere geografo, idrografo e persino naturalista, ch' egli deve essere al fatto degli interessi commerciali e delle leggi e regolamenti consolari e di navigazione del Regno, come di tutti i paesi ». Gli ufficiali di vascello poi « non ignorano non dover essere a loro straniere le cognizioni dei trattati, dei rapporti e degli interessi politici e commerciali delle differenti Potenze, gli usi stabiliti tra le medesime, le lingue più in uso, le nozioni sul carattere e sui costumi dei popoli, giacchè possono essere spesse volte incaricati di una negoziazione o sforzati dalle circostanze nei porti stranieri a spiegare repentinamente un carattere diplomatico ».

Occorre poi conoscere « la strategica e la fortificazione almeno di campagna; esser sempre Amministratori al bordo del bastimento da essi comandato e venir anche sovente chia-

R. ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO - ESERCITAZIONI CON L'ARTIGLIERIA DA SBARCO.

mati ad esserlo negli arsenali »; aver quindi cognizioni amministrative vaste e particolareggiate. « E finalmente che, direttori della macchina complicata ad essi affidata, conoscano la necessità di rendersi familiari tutte le cognizioni pratiche e teoriche che possono metterli nel caso di sostenere l'immensa responsabilità che pesa su un Ufficiale Comandante e sopra tutti i suoi subordinati, ciascuno nella parte alla quale è più particolarmente applicato ».

Queste bellissime parole tracciano un quadro perfetto di ciò che deve essere l'ufficiale di Marina e cioè: uomo di guerra e di pace, di scienza e di pratica, di responsabilità e di comando, rappresentante della sua Patria, gentiluomo e diplomatico e conoscitore della vita.

I tempi diedero poi piena ragione al Des Geneys, ed i suoi ufficiali, in lunghe navigazioni che poi compirono con la bandiera dell'Italia liberata, assolsero felicemente le svariate mansioni alle quali furono adibiti.

Dopo il 1860, la Marina italiana fu particolarmente curata, e le due scuole, quella di Napoli e quella di Genova, presero nuovo e [illegible] sviluppo. Si sentì però subito il disagio [illegible]to al fatto che due scuole fossero sepa[illegible] lontane, e si avvertì il pericolo di continuare ad avere, non ufficiali italiani, ma napoletani o piemontesi, a seconda delle scuole dalle quali uscivano. Si cercò di ovviare a questo grave inconveniente unendo di nome le due scuole e facendo sì che gli allievi frequentassero due corsi a Genova e due a Napoli, e poi, nel 1875, tre a Napoli e due a Genova. Ma era solo un accomodamento.

Si provvide, con una legge presentata nel 1878 da B. Brin, alla fondazione di una scuola unica: scegliendo come località l'antico Lazzaretto di San Jacopo in Livorno. Occorsero naturalmente importanti lavori d'adattamento così che solo nel 1881 la nuova Accademia di Marina poteva venire solennemente inaugurata da S. A. R. il Duca di Genova.

Da allora l'importantissimo istituto è stato oggetto di studi e di cure continue, così che, non solo i regolamenti sono stati perfezionati, i locali ingranditi e migliorati, ma gli studi hanno seguìto il progresso della cultura e della scienza ed il metodo pedagogico della scuola è tale che questa è presa a modello di ogni altro istituto di educazione e di formazione del giovane.

L'Accademia infatti accoglie in sè i giovani, ne custodisce e sviluppa il fisico con un regime oculato mentre parallelamente ne

penetra lo spirito, lo coltiva, lo adorna, lo rende perfettamente atto al suo scopo.

Perciò l'Accademia merita veramente il no[illegible] di « fucina di uomini », che ci è piaciuto [illegible]: uomini colti, al corrente degli ultimi [illegible] [illegible]lla scienza, temprati nella discipli[illegible] [illegible] volontà, atti al comando, moral[illegible] [illegible]izzati e robusti fisicamente.

Non esporremo qui il regolamento dell'Ac[illegible] e per gli studi che in essa si com[illegible] [illegible]iteremo a dire che sono in tutto [illegible]nti agli studi delle Università e dei [illegible]ecnici, cosicchè il giovane ne esce con [illegible]n grado di cultura assolutamente superiore; [illegible]ggiungiamo poi che provvidamente l'attuale Governo si studia di accogliere nel magnifico istituto i giovani che per intelligenza e carattere si distinguano, e offre in proposito ogni facilitazione.

Descrivere l'Accademia ed esporre con precisione i suoi metodi richiederebbe un volume, ma per dare al lettore una idea viva e quanto sia possibile diretta di questo grande istituto, considerato da tutti come uno dei più perfetti che abbia l' Europa, lo preghiamo di seguirci in una visita che recentemente vi facemmo.

***

Siamo dunque andati a Livorno in una imbronciata giornata di primavera: grandi nuvole grigie sulla campagna verdissima, nuvole rotte e battute dal vento sulla città ancora bagnata di pioggia e, sul mare, sprazzi d' intenso azzurro, con fasci di sole saettanti la costa e il Tirreno.

Quando arriviamo all'Accademia, il sole batte sui lecci del parco e ne fa scintillare le foglie come se fossero di smalto. Varcati i cancelli, percorrendo i viali ben tenuti, si respira un' atmosfera di bellezza sobria; tra i tronchi delle piante annose si vedono i grandi edifici regolari e in fondo ai viali è il presentimento della marina ampiezza che spazia su tutto. S' intravede un campo di tennis, uno di gioco al calcio, più lontano, una cavallerizza. Tutto è cinto e fasciato di verde, di siepi basse e ben curate, di praticelli freschi. Non vi sono fiori.

Per dare un' idea dell' ampiezza dell' Istituto diremo che dentro al recinto dell'Accademia vi sono viali, strade e piazze, oltre la via lungo il mare ed oltre il porticciuolo di S. Leopoldo. Dobbiamo dunque stabilire un piccolo piano prima di muoverci, dietro la guida preziosa e cortese di un ufficiale. Cominciamo col vedere i locali nei quali si svolge la vita fisica dell' allievo, tenendo conto che l' allievo entra qui allo sbocciare dell' adolescenza e ne esce allo sbocciare della giovinezza: vi passa quindi gli anni più delicati della sua vita, quelli che vedono il profondo maturarsi del suo organismo e che potranno dare al suo spirito una incancellabile impronta.

I grandi dormitori hanno due file di lettini di ferro, candidi; a lato di ciascun letto v' è una sedia, null'altro. Semplicità francescana! Ma i dormitori sono scrupolosamente puliti, arieggiati da grandi finestre che dànno sul parco o verso il mare.

Al mattino la sveglia chiama, e per la *toilette* normale si aprono le ampie stanze coi lavabo; ciascun giovane ha il suo, contrassegnato dal numero e dal nome, con una tavoletta di marmo sulla quale può tener tutto ciò che occorre per una pulizia completa ed anche — perchè no? — un tantino raffinata.

In altri locali sono docce e bagni, che vengon fatti con regolare frequenza.

Vediamo ora dove il giovane mangia: oh! l'allegra visione! Tavole e tavole candidissime, stoviglie lucenti, fiori su ogni tavola. Questo è sicuramente luogo di schietta e laboriosa allegria. Però, per richiamare gli allievi ad austeri pensieri due grandi dipinti sono appesi alle due pareti maggiori: il raid dei Dardanelli e l'impresa di Premuda. Ed ecco la cucina, tutta biancore di marmi e luccicare di levigati ottoni. La immacolatezza dei 14 cuochi, che paiono usciti da una macchina brevettata del cuoco-tipo, dovrebbe essere veduta da tutte le massaie d'Italia; colmerebbe il loro cuore di indicibile ammirazione e turberebbe il loro sonno come la visione della felicità turba il riposo del misero. Il capo cuoco mi espone la minuta della giornata: minuta gradevole, sostanziosa, corroborante.

Tra il pranzo e la cena della sera, nell'ora critica delle 17, un bel panino dorato, riccamente imbottito di prosciutto cotto, vien distribuito e viene accolto con convinzione. « Questo panino di merenda — dice il Comandante — è di recente istituzione è dà ottimi risultati ». Oh, non è possibile dubitarne!

Consideriamo ora, passando ad un altro edificio, le guardarobe e le sartorie: stanzoni

R. ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO - ESERCITAZIONI SU SILURANTI.

silenziosi fasciati da armadi, ove gli indumenti vengono diligentemente conservati. In appositi laboratori, forniti d' ogni occorrenza, lavorano i sarti e i calzolai che riparano gli abiti e le calzature dell'allievo. Egli non sa nulla, si può dire, delle cose sue, ma l' organizzazione in proposito è perfetta e, volta per volta, il giovane trova tutto ciò che può occorrergli sul suo lettino e tutto pronto e ripassato « come preparato dalle mani amorose di una madre », mi dice il Comandante.

Ma per la biancheria chi provvede? Qui dove non ci sono donne? Il mistero è subito chiarito: siamo fermi davanti ad una porta chiusa sulla quale sta scritto: *Charitas Christi urget nos*: « L'amor di Gesù ci sospinge ». Bussiamo, entriamo; otto monache del Cottolengo, quelle che sul candor del largo soggolo hanno un nastrino di rosso amore ed uno di verde speranza, sono sedute attorno ad un lungo tavolo e cuciono. Ecco le tacite e solerti sorelle, che cuciono per i giovanetti e che ne sorvegliano la biancheria con materna sollecitudine. Una grande finestra è aper-e da quella null'altro si vede che il ma-le sorelle vedono il mare e la candida heria dei ragazzi. I ragazzi ignorano la esistenza delle alacri e silenziose sorelle, eppure io penso che quest'unica femminilità, dolce e austera, chiusa in questo angolo deve alitar su tutta l'Accademia la sua bontà.

Usciamo, percorriamo viali pieni di sole, andiamo all' infermeria, un bel palazzetto isolato, esposto al sole ed all' aria del mare. Belle verande di vetro, levigata lucentezza di marmi alle pareti, ai pavimenti, alle scale; gabinetti scientifici, assistenziali, radioscopici, ecc. Al piano superiore sono le stanze coi letti. Vi son quattro giovanetti in letto: parliamo con due di loro, chè gli altri due riposano, ma quando stiamo per scendere incontriamo una monaca che porta un caffè e latte. Passa composta e divien rossa al vederci. La seguiamo con gli occhi, e vediamo uno dei due che parevan dormire aprir gli occhi al passo noto, e sorridere.

***

Adesso vediamo — sempre a volo — come qui viene esercitato lo sport. L'allievo impara l'equitazione; vi sono venticinque cavalli in scuderia e i giovani vanno per turno alla cavallerizza. Vediamo il campo di tennis, circondato dai lecci, come in un bel parco pa-

dronale, e il campo per il gioco al pallone. Poi ecco il romantico porticciolo di S. Leopoldo, ultimo avanzo della costruzione granducale, sulla quale si è innestata l'attuale Accademia. Nell'ampio magazzeno pregno di odor resinoso di vernici, è ogni sorta di piccole imbarcazioni a vela od a remo. Con questi gusci agili e levigati, l'allievo diventa l'amico del mare, con questi trova nel gagliardo sport marino il suo miglior divertimento.

Ma non basta: vi è la sala per pattinare e in fondo alla sala, che non ha mobili nè ornamenti, un pianoforte: perchè qui s'impara anche a ballare. dato che l'ufficiale viaggerà, avrà contatto col mondo e dovrà saperci stare.

Ora ci troviamo nella palestra che serve pure da sala di scherma. Nel fondo è una specie di armadio che si apre e diventa un altare: sull'altare, una soave Madonnina si libra sulle onde e prega. La palestra all'occasione diventa Cappella e gli allievi vi vengono a sentir Messa. Dopo, i battenti vengono chiusi, ma la Madonnina dal viso di bimba continua a pregare con dolcezza, sorvolando sulle onde del mare.

E adesso vediamo dove i ragazzi studiano. In un'aula grande come un salone, ove ogni giovane ha un suo tavolo, un professore sta parlando. Ma sono tutti così intenti che nessuno vede noi che sbirciamo dietro le vetrate. In un'altra aula vediamo altri giovani in gruppo attorno ad una grande lavagna, gremita di segni e di cifre; in un'altra si sta disegnando su piccoli fogli. Per i disegni grandi — di macchine e di piani di navi o di grandi armi — la sala è su in alto ed è magnifica; ha finestre a tre lati (ne conto 14) e, per il lavoro serale, un impianto di illuminazione intensa e razionale.

Passiamo ai gabinetti di fisica e poi a quelli di chimica; v'è in tutti ricchezza d'istrumenti e larga possibilità di esperimenti. In uno dei gabinetti di chimica si studiano gli esplosivi e i gas asfissianti.

Immensa è la sala dell'artiglieria. Ecco i modelli dei cannoni, coi loro ponti girevoli, con la loro anima metallica; ecco i proiettili, alcuni dei quali sezionati, ostentano le loro viscere meccaniche, precise e complicate, tremende e delicatissime.

Nelle sale dell'elettrotecnica vediamo una fuga d'istrumenti, dai più semplici ai più complessi; qua e là grandi lavagne per calcoli e misurazioni. Qui il Comandante mi parla della stazione radiotelegrafica dell'Istituto e me ne addita le antenne alte sopra i lecci del parco. Mi dice anche che ciascuno di questi insegnamenti scientifici si sviluppa come negli istituti universitari e viene impartito da professori che hanno appunto il grado universitario. Per l'elettrotecnica, per esempio, i giovani hanno il professor Vallauri che occupa a Torino la cattedra che fu già di Galileo Ferraris.

Mentre parliamo si sale; scale e scale, ed eccoci nella torretta quadrata che sovrasta a tutti gli edifici dell'Accademia. La torre ha un orologio con quattro quadranti, uno per lato, e segna così ai quattro punti cardinali le assorte ore di lavoro e di studio di tutta la gioventù che vive qua dentro.

Usciamo su di un bel terrazzo, che è appunto alla base della torretta, e siamo al cospetto del mare. Qui vengono portati gli strumenti dei calcoli astronomici necessari alla navigazione, perchè gli studenti si esercitino quassù ad imparare la vecchia e sempre nuova scienza del cielo: il cielo che insegna le vie del mare. Il giovane studia le nuvole e le conosce nel loro tipo e carattere, studia i venti e li individua, scruta le lontananze e le indaga. Non per nulla l'Aeronautica è figlia della Marina, e bene è guidato il velivolo che ha per pilota un uomo di mare. Veramente il cielo ed il mare sono gemelli e per conoscer l'uno bisogna esser amico dell'altro.

Qui dunque, in tutte queste sale, su questi terrazzi, sul mare che ci si spiega davanti, nel cielo che ci sovrasta, il giovane forma la sua mente con un saldo substrato scientifico, sul quale può essere imperniato e integrato il carattere. Ma questo carattere deve pur sempre essere quello particolare all'uomo di mare, poichè il mare non è mutato, se è mutata la macchina che l'uomo usa, e il rapporto che passa tra il cuore del mare e quello dell'uomo, è lo stesso che è passato sempre nello scorrer dei secoli.

Il marinaio deve quindi essere modernissimo uomo di scienza, ma deve pur essere antichissimo uomo di mare. Deve avere le membra agili e robuste che occorrevano agli uomini della marina velica e perciò gli si appresta tutta l'alberatura dell'antico vascello, e gli si fanno fare tutte le manovre che si facevano negli scorsi secoli. Manovrando così il giovane è sospeso tra il cielo ed il mare,

[illegible] ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO - ESERCIZI DI GINNASTICA COLLETTIVA, ESEGUITI DAGLI ALLIEVI.

è librato sulla sua nave, sente la violenza del vento, l'acutezza dell'aria, regola i movimenti del suo corpo continuamente oscillando tra l'audacia e la prudenza. Non basta: ecco i giovani che remano dentro una grossa barca, remano gagliardi per oltrepassar le onde violente tra due frangiflutti, remano come gli antichi remiganti, saldi, forti e svelti.

Vela e remo, ecco il mezzo per stringere amicizia col vento e col mare e per non aver poi sorprese quando si navigherà sulla nave di ferro.

E poi? Quante altre cose dovremmo dire, quante altre descrivere per dare una idea pur sempre approssimativa di questa grande, esatta, lucente fucina di uomini! Dovremmo dire della Biblioteca, con i suoi 45.000 volumi, che è un modello di severo raccoglimento. Dovremmo dire di tutte le altre forme di istruzione, di studio, di preparazione, di perfezionamento. Ma dobbiamo pur finire di raccontare, così come allora — ed era il tramonto — dovemmo finire di visitare.

Istituti di questo tipo sono per una Nazione un centro di forza, di scienza e di salute, sono un indice di robustezza e una garanzia per l'avvenire. La gioventù, che negli scorsi decenni si è addestrata qui dentro, ha dato tutte le maggiori e migliori prove nelle più gravi evenienze; quella che vi entra ora non sarà certo da meno: avrà anzi tutta la ricchezza che le viene dalla dura e pur feconda esperienza appena sostenuta.

DARIA BANFI MALAGUZZI.

UNO SCRIGNO DI BELLEZZE

La guerra vittoriosa ha ritornato nei sacri confini un prezioso scrigno di bellezze: le im[illegible] *Grotte di Postumia.* Era necessario dimostrare che gli italiani non soltanto san[illegible] quelle bellezze, ma sanno anche valorizzarle. Nelle Grotte sono stati compiuti [illegible] lavori per un ammontare di parecchi milioni. — È stato inoltre creato un grandio[illegible] d'ingresso alle Grotte, sul quale sorge la stazione della Ferrovia sotterranea, con [illegible] ristorante, capace di oltre 1000 persone. Il sontuoso Esercizio è di primo ordine, i [illegible] modicamente moderati. Si fanno condizioni di particolare favore per le comitive. [illegible] zioni e prezzi all'Amministrazione del Ristorante delle Regie Grotte Dema[illegible] Postumia.

(*fot. Ermanno Danesi, Torino*)

FRUTTI DI STAGIONE: - «OH, LE CALDARROSTE!»

LE RAGIONI GEOGRAFICHE DELLA ITALIANITÀ DEL BACINO MONTANO DELL'ADIGE

La stampa quotidiana si è diffusamente occupata della XIX Riunione della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, che ebbe luogo a Bolzano ed a Trento nello scorso settembre, raggiungendo notevolissimi risultati, destinati a lasciare profonda orma nel campo degli studi.

Nell'eccezionale adunata di luminari della scienza, vivissimo fu l'interessamento per le numerose relazioni e comunicazioni fatte da specialisti in ogni singolo campo. Il Touring vorrebbe poter dire di ognuna con la dovuta ampiezza, ma questo va evidentemente oltre le sue possibilità. Esso non può dare che un saggio degli importantissimi argomenti trattati e, fra i tanti, sceglie il Rapporto di S. E. il Generale Carlo Porro di Santa Maria della Bicocca, Senatore del Regno, su le « Ragioni geografiche della italianità del bacino montano dell'Adige », rapporto che raccolse un particolare suffragio di calda e sentita approvazione.

Il Touring, nell'ornare la propria Rivista di tale relazione, ritrae motivo di alto compiacimento anche dall'esserne autore uno dei suoi più eminenti Consiglieri, e perchè queste pagine, riprodotte qui, nell'anniversario della Vittoria, sembrano, dalla data gloriosa, acquistare un più aperto significato di conferma dell'imprescrittibile diritto italiano.

AI SOLDATI DELLA DIVISIONE MILITARE DEL BRENNERO, PRESIDIO DI QUESTO ESTREMO LEMBO DELLA PATRIA, UN SOLDATO DELLA GRANDE GUERRA.

I principali fiumi che scendono dalle Alpi per portare le loro acque all'Adriatico, o direttamente o per mezzo del grande collettore padano, hanno nella regione alpina il loro bacino montano, dal quale sboccano per fluire nelle sottostanti pianure.

Tale è l'Adige, il di cui bacino montano può raffigurarsi con un grande triangolo, avente la base sulle Alpi ed il vertice alla Chiusa di Verona, a una ventina di chilometri a monte della città, fra le estreme pendici meridionali del Baldo e l'orlo occidentale dei Monti Lessini.

Ora, le ragioni geografiche della italianità del bacino montano dell'Adige trovano il loro fondamento nel fatto che questo bacino è un vero individuo geografico, fisico ed antropico, il quale si differenzia nettamente dalla corrispondente zona montana a nord delle Alpi; una perfetta unità geografica la quale non può scindersi in parti, senza violare le leggi della natura.

Questa individualità ed unità del bacino montano dell'Adige dipende essenzialmente da due fattori geografici principali: la sua orografia e la sua idrografia.

La testata del bacino montano dell'Adige è rappresentata dalle Alpi Atesine, dal passo di Resia alla soglia di Dobbiaco.

Le Alpi Atesine sono costituite da una serie di gruppi montani, formanti nel loro insieme un'aspra giogaia con direzione generale Ovest-Est e altitudini superiori ai tremila metri, coperta, nelle parti più elevate, da un esteso manto di nevi persistenti, donde fluiscono verso Nord e verso Sud numerosi ghiacciai. La linea di vetta più alta coincide con la linea di separazione delle acque, che a Nord, per l'Inn e per la Drava, vanno al Danubio e quindi al Mar Nero, ed a Sud, per l'Adige, immettono nell'Adriatico.

Questa linea di displuvio corre lungo l'intersezione dei due ripidissimi pendii della cresta più elevata, scolpita in rocce cristalline, per cui massimo è lo scorrimento delle acque alla superficie e quindi rarissimi e di poco momento sono i fenomeni di rapimento delle correnti fra i due versanti, che potrebbero dar luogo a varianti od indeterminatezze nell'andamento della linea di separazione delle acque; la quale linea deve pertanto considerarsi, in questo caso, come un elemento del terreno ben determinato e stabile.

Le Alpi Atesine, oltre all'essere un elemento separatore delle acque fra il Mar Nero e l'Adriatico, costituiscono per la loro di-

rezione Ovest-Est, per la loro altitudine e per l'asprezza della montagna, una muraglia che divide l'ambiente fisico settentrionale da quello del versante meridionale. E questa differenziazione si manifesta specialmente nel clima e nella vegetazione.

La differenza del clima fra i due versanti è assai sensibile. Infatti nelle valli dell'Inn tirolese, esposte a Nord, e nella valle della Drava, racchiusa fra le Alpi Noriche e le Carniche, dominano all'inverno il freddo e le nebbie del clima continentale dell' Europa centrale, mentre nelle valli del bacino montano dell'Adige, esposte al sole e protette dai venti freddi del Nord, si ha in massima il clima mediterraneo-padano, a inverno mite.

Indici sicuri di tali differenze sono i mesi di temperatura sotto lo zero, quali risultano dai dati dei valori medii della temperatura. Sul fondo della valle dell'Inn tirolese e della Drava si hanno in massima tre mesi all'anno sotto zero; mentre sul fondo delle valli principali del bacino montano dell'Adige i mesi sotto zero variano da nessuno ad uno.

Diretta conseguenza di queste differenze climatiche sono le notevoli differenze nella vegetazione dei due versanti.

Nel versante settentrionale la montagna è coperta da estesi boschi di conifere; scarse sono le coltivazioni e quella dei cereali è limitata a strisce di terreno soleggiate; manca la vite e prosperano solo gli alberi da frutta ordinaria.

Nel versante meridionale abbiamo pure nei monti boschi di conifere, ma essi vengono, man mano si scende verso Sud, sostituiti da castagneti. Sul fondo delle valli e sui pendii esposti al sole si sviluppano rigogliose le coltivazioni. Fra queste abbonda quella dei cereali, che nei tratti soleggiati oltrepassa i 1700 metri di altitudine. Così pure intensa è la viticoltura, che si insinua in quasi tutte le valli e risale da una parte sino a Bressanone e dall'altra oltrepassa Merano. Nei dintorni di Bressanone venne introdotta dall'ingegnere F. Rizzini, attuale Podestà di Bolzano, la gelsicoltura, con risultati, nelle campagne bacologiche, pari a quelli della Brianza. Assai sviluppata è anche la frutticoltura, i cui prodotti vengono esportati in quasi tutta l'Europa centrale.

Ho detto che l'individualità e l'unità geografica del bacino dell'Adige dipendono, oltrechè dalla sua orografia, anche dalla sua rete idrografica.

Questa è costituita dal corso dell'Adige e dei suoi numerosi affluenti, i quali portano al collettore centrale le acque delle Alpi Atesine e quelle delle Alpi Tridentine occidentali ed orientali, fino alla Chiusa di Verona, dove l'Adige sbocca nel piano.

Una tale rete idrografica rappresenta una perfetta unità fisica, un completo organismo, che ha un suo speciale temperamento, regolato da determinate leggi, le quali non possono essere violate in un punto qualsiasi di uno dei corsi d'acqua, senza produrre perturbazioni, talora gravissime, specialmente a valle.

Da ciò la necessità che unico sia il dominio dell'intera rete idrografica. Ed era quindi una violazione delle leggi naturali l'appartenenza del corso montano dell'Adige all'Austria, mentre il corso in piano apparteneva all'Italia. Infatti le sistemazioni dei corsi di acqua montani, eseguite dal Governo austriaco, hanno talvolta sinistramente influito sulle piene dell'Adige in pianura.

Oltre a ciò, quando una rete idrografica è divisa fra due Stati, specialmente se non in buoni rapporti politici ed economici, avviene che lo Stato padrone del bacino a monte non sia portato a favorire impianti per lo sfruttamento dell'energia idro-elettrica, che andrebbero in buona parte a vantaggio dello Stato a valle. Infatti prima della grande guerra la forza idro-elettrica disponibile era censita dall'Austria in 560.000 cavalli, mentre oggi si dispone della forza di 1 milione e 800 mila cavalli di possibile utilizzazione. E questa energia coopera con quella delle altre vallate del versante meridionale delle Alpi piemontesi, lombarde e venete allo sviluppo industriale d'Italia (1).

Infine la divisione del corso dell'Adige fra due Stati ha fatto trascurare gli studii per la navigazione dell'Adige, che prima del 1700 ebbe notevole importanza per le comunicazioni fra il centro dell'Europa e Venezia, le di cui imbarcazioni risalivano fino a Bolzano.

Questi gravi inconvenienti sussisterebbero, sia pure in scala minore, qualora nello stabilire un nuovo confine fra Italia ed Austria si fosse diviso, come alcuni propugnavano, il bacino dell'Adige in due parti, a monte ed a valle della così detta stretta di Salorno, dove passa maestoso l'Adige, accompagnato

(1) C. PALESTRINO - *Le forze idrauliche della Venezia Tridentina*, in «Realtà» - Rivista rotariana - Milano, 1° febbraio 1930.

SCHIZZO CARTOGRAFICO DEL BACINO MONTANO DELL'ADIGE E DELLE REGIONI CONTERMINI

dalla rotabile e dalla ferrovia, e attraverso la quale, fino dall'epoca romana, passò la strada consolare Claudia Augusta, costruita da Druso, che dalla pianura padana conduceva, per Trento e Bolzano, ai passi di Resia e del Brennero.

***

Abbiamo così riassuntivamente esposte le ragioni geografico-fisiche per le quali il bacino montano dell'Adige deve considerarsi come un individuo geografico perfettamente unitario. A completare il quadro, è però necessario esaminare la questione anche dal punto di vista della geografia umana.

Ciò è tanto più necessario perchè il valore delle Alpi Atesine, quale limite geografico naturale, pare possa essere attenuato dal fatto che i tre valichi di Resia, Brennero e Dobbiaco, aprendo comunicazioni attraverso la barriera montana, favorirono i contatti fra i due versanti e così si ebbero oscillazioni di popoli a cavallo del limite geografico naturale e specialmente migrazioni umane dalle valli dell'Inn e della Drava verso Sud, attratte dal sole d'Italia, dalla mitezza del clima e dalla rigogliosa vegetazione; e quindi insediamenti di popolazioni nordiche sul versante meridionale alpino.

Per renderci conto di questo fenomeno antropogeografico è necessario dare un rapido sguardo alle vicende storiche del popolamento del bacino montano dell'Adige.

***

Da questo sguardo risulta che la romanizzazione nel bacino montano dell' Adige fu completa circa quindici anni avanti Cristo, colla conquista di Druso, che portò i confini dell'Impero romano fino al Danubio. Le primitive popolazioni abitanti la zona, di provenienze diverse, e che i Romani comprendevano tutte sotto il nome di Reti, dinnanzi all' invasione romana si ritrassero nelle valli laterali; ma subirono ben presto l'influenza della lingua e della coltura latina, che venne completata dal diffondersi del Cristianesimo.

Con la caduta dell'Impero romano incominciarono le migrazioni delle barbare popolazioni germaniche. Esse riuscirono a sopraffare la popolazione dell'Alto Adige ed a stabilirsi in alcuni punti del paese, mentre i Reto-romani si rifugiavano nelle Valli ladine; gli invasori incontrarono invece tenaci resistenze nel Trentino, per cui limitati furono colà gli insediamenti tedeschi. La germanizzazione del paese continuò lentamente e con pochi progressi durante la dominazione longobarda e nel periodo carolingio e feudale; ma riprese attivamente con gli Absburgo, i quali guerreggiarono contro Venezia e Milano per impossessarsi degli sbocchi delle valli alpine nel piano.

Però dopo il 1500 la germanizzazione andò declinando con l'affermarsi delle istituzioni comunali, mercè le relazioni con la Lombardia, annessa nel 1530 all'Austria, e con la controriforma religiosa, iniziata durante il Concilio di Trento, che ricacciò oltr'Alpe i Tedeschi protestanti. Si ha infatti una carta di Bolzano del 1700 nella quale non solo il nome della città, ma anche i nomi delle singole vie, chiese e località sono bilingui (1).

L'intedescamento riprese poi ferocemente in tempi assai vicini a noi e precisamente dopo il 1866, allorquando, come disse con scultorea parola S. E. Benito Mussolini, nel suo memorando discorso dell'Ascensione, l'Austria, perduta Venezia, volle intedescare ferocemente l'Alto Adige ed il Trentino, per avere un cuneo sicuro da piantare fra due regioni italiane (2).

Malgrado tale azione del Governo austriaco, allo scoppio della grande guerra si aveva una situazione etnica nella quale, riducendo alla verità vera le statistiche dell'Austria, il Trentino contava 380 mila Italiani compatti e l'Alto Adige 160.000 Tedeschi con 40.000 Italiani (compresi i Ladini). Ossia su una popolazione complessiva di 580.000 abitanti, 420.000 erano di razza italiana, e cioè più di due terzi (3).

È bensì vero che in tale situazione l'Alto Adige costituiva una zona grigia e mistilingue; ma tali zone esistono sempre lungo le frontiere, attraverso le quali vi furono oscillazioni di popoli. Per parlare solo della frontiera alpina e dei suoi punti principali, non abbiamo noi in Piemonte sino dal 1557 col

(1) Ten. Colonnello G. PELLEGRINO - *La germanizzazione di Bolzano*, in « Le Forze armate » - Roma, 10 aprile 1928 - VI.

(2) BENITO MUSSOLINI - *Discorso dell'Ascensione.* - « Il Regime fascista, per la grandezza d'Italia » - Roma, 26 maggio 1927 - V (cfr. pag. 28).

(3) T. TOLOMEI - *L'Alto Adige.* - Roma 1914. - C. BATTISTI - *Il Trentino con appendice su l'Alto Adige.* - Novara, 1919 (cfr.: pag. 20 e pag. 60).

duca Emanuele Filiberto di Savoia, la Valle d'Aosta, quella di Susa e le Valli Valdesi, dove si parla un dialetto franco-provenzale? (1). Ed all'estremo confine orientale non avevamo prima della guerra la Valle del Natisone, parlante un dialetto sloveno? (2). Eppure quelle popolazioni sono sempre state italianissime ed hanno dato alla guerra i valorosi battaglioni alpini Aosta, Courmayeur, Monenisio, Val Pellice, Val Natisone, Matajur e Cividale, battaglioni che si sono coperti di gloria in molti combattimenti.

Questi insediamenti tedeschi devono perciò considerarsi come derivati da influenze temporanee di elementi contingenti, i quali non possono neutralizzare la forza di elementi geografici permanenti. Quindi, malgrado l'esistenza di popolazione tedesca sul versante italiano, il bacino montano dell'Adige rimane un individuo geografico a sè e ben distinto dal corrispondente paese nordico.

E nel suo sviluppo, assecondando gli elementi della natura, questa zona tende ad identificarsi sempre più con le provincie italiane ed a differenziarsi sempre più dai paesi tedeschi.

La fatale ascensione dell'elemento italiano nell'Alto Adige, che il senatore Tolomei giustamente chiama « un ritorno », è ammessa da tutti coloro che obiettivamente hanno studiato la regione, ed ammessa non solo dal dopo la guerra; infatti anche l' *Illüstrirte Konversations Lexikon für das deutsche Volk*, pubblicato a Lipsia nel 1880, constata che fin d' allora l' elemento italiano respingeva gradatamente l'elemento tedesco verso Nord.

Cosicchè si può essere certi che, sotto l'impero di un Governo forte, agente con energia e senza ingiuste violenze, in un breve periodo di tempo si cancelleranno le impronte che la dominazione straniera ha lasciato.

***

Dimostrata così l'individualità del bacino montano dell'Adige dal punto di vista esclusivamente geografico, fisico ed antropico, dovendo entrare nella questione della confinazione politica, si viene logicamente alla conclusione che, secondo le leggi della natura, esso debba appartenere intieramente all'Italia, e che quindi il nostro naturale confine verso l'Austria debba essere sulle Alpi.

Tale è infatti l'opinione dei Geografi e degli Storici dalla più remota antichità ai giorni nostri, i quali tutti, salvo poche eccezioni, ammettono che le Alpi costituiscono il vero confine naturale terrestre dell'Italia. Al riguardo si potrebbero fare molte citazioni, ma mi limito solo a due, e di geografi non italiani: un francese, il *generale Niox*, ed un tedesco, il *prof. Philippson*. Il *generale Niox*, che fu per molti anni insegnante di geografia militare alla Scuola di guerra di Parigi, parlando dei confini naturali dell'Italia, dice: « Grâce au rempart des Alpes, qui la protège et aux mers qui l'entourent, l'Italie a une personalité géographique bien distincte » (1). Il *Philippson*, autore di un pregevole volume sull'Europa, recentemente ripubblicato nella sua 3ª edizione, dopo di aver detto che l'Italia ha confini nettamente segnati dalla natura, soggiunge a proposito delle Alpi Orientali: « Questo bastione montuoso costituisce per l'Italia una notevole protezione militare ed una netta linea di divisione etnica e culturale». («Eine starke volkische und kulturelle Absonderung Italiens» (2).

Invece alcuni Geografi e Storici tedeschi sono di ben diverso avviso e fra questi cito solo i maggiori: *Alberto Penk*, il noto professore universitario prima a Vienna e poi a Berlino (3) *Norberto Krebs* che ha pubblicato un'apprezzata monografia sulle Alpi austriache (4) ed *Otto Stolz*, direttore degli Archivii di Stato ad Innsbruck (5).

Questi ed altri, formatisi alla loro scuola, basandosi sull'esistenza di insediamenti tedeschi sul versante meridionale alpino, negano alle Alpi la funzione di elemento separatore fra i due versanti, che riuniscono attraverso i passi di Resia, Brennero e Dobbiaco in un solo paese alpino, il quale dovrebbe terminare verso l'Italia, secondo il Penk, dove muoiono le Alpi («wo die Alpen sterben»). La frontiera dell'Austria contro l'Italia dovrebbe es-

---

(1) S. Grande - *Piemonte*, in « La Patria » - Geografia d'Italia - Torino, 1925 (cfr. pag. 170).

(2) E. Morpurgo - *Scuole nei comuni di lingua slava al confine orientale*. Interpellanza alla Camera dei Deputati, 15 giugno 1914.

(1) Général Niox - *Géographie militaire*, vol. 2°. Italie-Paris, 1880 (cfr. pag. 91).

(2) A. Philippson - *Europa-Dritte Auflage*, Leipzig 1928 (cfr. pag. 454).

(3) A. Penk - *Die Oesterreichischen Alpen.*, Stuttgart, 1916.

(4) N. Krebs - *Länderkunde der Oesterreichischen Alpen*. Stuttgart 1913.

(5) O. Stolz - *Erläuterung zum historischen Atlas der oesterreichischen Alpen*. Wien 1910.

sere segnata da una linea riunente tutti i punti di sbocco dei fiumi alpini nel piano, e cioè: Lecco-Sedrina sul Brembo-Casnigo sul Serio-Lago d'Iseo-Lago d'Idro-Chiusa di Verona e così di seguito. Una frontiera insomma che darebbe in mano all'Austria tutte le vie maestre che, per le valli, invadono la nostra pianura; una frontiera ancora peggiore di quella infame che l'Austria ci aveva imposto nel 1866.

Questa stupefacente concezione dei sopranominati geografi e storici tedeschi, i quali, con grande apparato di erudizione, hanno profanato la scienza a scopo politico, è stata brillantemente confutata da alcuni eminenti nostri geografi, quali *Mario Baratta* (1), *Giotto Dainelli* (2), *Arcangelo Ghisleri* (3), *Antonio Renato Toniolo* (4); ed i 25 volumi dell'« Archivio dell'Alto Adige » che il *senatore Tolomei* da oltre trent'anni va pubblicando con fervore d'apostolo e pugnace sentimento patriottico, contengono numerosi studii geografici, storici, etnici e linguistici, che sono la condanna della concezione tedesca.

Del resto, quanto io ho finora esposto dal punto di vista esclusivamente geografico, fisico ed antropico, serve a dimostrare la falsità di tale concezione. Non vale quindi la pena di aggiungere altre confutazioni. Mi limiterò ad una breve considerazione d'indole militare.

***

Una frontiera, per ben rispondere alle esigenze della difesa degli Stati confinanti, deve essere costituita da elementi tali che permettano a ciascuno di essi quelle efficaci manovre difensive e controffensive, che garantiscono la sicurezza di tutta la fronte.

Tale è la frontiera attuale, poichè qui abbiamo una impervia muraglia con pochi valichi e dietro ad essa, tanto per l'Austria quanto per noi, una buona linea di arroccamento per far accorrere le riserve nel punto minacciato.

La linea di arroccamento austriaca è costituita dalla valle dell' Inn tirolese sino a Schwaz, dal passo di Gerlos, dalla valle della Salzach e dalla ferrovia dei Tauri per Gastein fino a Sachsenburg in Val di Drava.

La linea di arroccamento italiana è rappresentata dalla Val Venosta, dalla valle dell'Isarco e da quella della Rienza.

La frontiera agli sbocchi, voluta da alcuni Geografi tedeschi, è militarmente basata sulla difendibilità delle strette; ma questo concetto ha valore esclusivamente tattico e nessun valore strategico, quando le strette possono essere aggirate al largo.

Così, per citare un solo esempio, tratto dalla nostra guerra sulla fronte tridentina, vediamo che nel maggio 1916 le nostre truppe arrestarono gli Austriaci, procedenti su Ala, da Coni Zugna e da Passo Buole, le Termopili d'Italia, ma quella eroica difesa a nulla avrebbe servito, se altre nostre valorose truppe non avessero impedito l'aggiramento della stretta di Val Lagarina, arrestando il nemico dal Pasubio, da Campomolon, dal Novegno e dal Cengio, dove i soldati d'Italia scrissero col sangue una delle più belle pagine della nostra guerra.

***

E concludo: l'italianità del bacino montano dell'Adige è una verità incontrovertibile e con essa è incontrovertibile il nostro diritto alla frontiera delle Alpi a quei « *termini sacri che la natura pose ai confini della Patria nostra* », come disse Sua Maestà il Re nel Suo ordine del giorno ai soldati d'Italia, assumendo il Comando supremo delle forze armate, nel fatidico 24 maggio 1915.

Generale CARLO PORRO.

---

(1) M. Baratta - *Confine orientale d'Italia.* Quaderni geografici. Novara, 1918.

(2) G. Dainelli - *Il confine alpino secondo il massimo geografo tedesco*, in « Boll. Sez. fiorentina C. A. I. » - Firenze 1917.

(3) A. Ghisleri - *La scientificità teutonica della geografia*, in « Comunicazione di un collega n. 119 », Bergamo, 1917.

(4) A. R. Toniolo - *Il Tirolo unità geografica?*, Firenze, 1921.

PAESAGGIO NELLA VALLE DEL DÜDEN.

LA PIU' GRANDE GROTTA SACRA DELL'ANTICHITÀ

La Grotta Ulisse Aldrovandi, nel Tauro

NEL 1919, mentre le nostre truppe, durante la guerra greco-turca, facevano servizio d'ordine nell'Anatolia Sud-Occidentale, le Missioni scientifiche italiane per il Levante, dirette da S. E. Roberto Paribeni, ripresero il loro compito di esplorazione archeologica nelle regioni meridionali, iniziato dopo la guerra libica e interrotto per quella mondiale.

Nella campagna, che ebbi l'onore di condurre, dal luglio all'ottobre, e proprio nella prima escursione, toccò alla Missione la sorte di scoprire una delle più grandi e meravigliose grotte sacre dell'antichità.

Giunti in Adalia il 27 luglio, il 29 eravamo in cerca delle rovine di una città greca alessandrina (Panemouteichos?) e le trovammo sopra un massiccio (Hissar-Dagh) staccato dalla catena del Tauro tra le valli del Düden e dell'Ak-Su, quando un pastore del luogo, a cui per informazioni ci eravamo rivolti, ci [illegible] un vago accenno alla esistenza, sulla vicina montagna di In-Dagh (montagna della grotta), di una immensa caverna (In-Daghindà qogia-In, che significa grande grotta nelle montagne delle grotte) con molte iscrizioni sopra una parete.

Toccata appena nello stesso giorno la prima meta, ci mettemmo subito sulla via della seconda, e passammo all'uopo la notte presso la casa dell'ospitale informatore. La mattina del 30, rientrata in Adalia una parte della comitiva, insieme col sig. Càmpoli, segretario del nostro Console, alla guida greca e al pastore, feci la prima fortunata ascensione (circa 1000 metri sul livello del mare), che mi svelò una immensa e meravigliosa cavità sotterranea, nota solamente, e soltanto in parte, ai pochi e sparsi abitanti dell'alta valle.

Alla scoperta di quel giorno seguirono la esplorazione e lo studio con una seconda escursione sulla fine dell'estate. La sera del 4 settembre, con la scorta di cinque uomini

ROVINE DI UN TEMPIO ROMANO A LAGON NELLA VALLE DEL DÜDEN.

del 18° cavalleggeri Ussari di Piacenza e tre del 3° Artiglieria da montagna, nove muli e otto cavalli, il prof. Berretti, del Museo Nazionale Romano, la guida Hagi Nikola ed io partimmo da Adalia per la caverna. Con due giorni di marcia fummo di nuovo alla casa del pastore turco Hamed; di là, il terzo giorno riprendemmo la salita di In-Dagh per giungere a notte, dopo una faticosa e avventurosa ascensione, alla meta.

La fauce, larga sessantadue metri e alta approssimativamente venticinque, ha la forma di un arco ribassato con gli estremi impostati senza stipiti sulla linea del piano che è un po' approfondita nel mezzo e rialzata alla sinistra di chi entra. Il rialzo, anzi, assume la forma di una scarpata, che sostiene una strada in parte intagliata nella roccia, in parte fatta con materiale di riporto.

Non potevano mancare, come non mancano forse in alcuna delle caverne conosciute nell'antichità, i segni della vita e del culto in questa immensa grotta di In-Dagh. Un nicchione aperto sul fianco sinistro, a cui conduce la strada sulla scarpata, era infatti il luogo di culto, e, nella parete illuminata, è ancora tutto coperto di antiche iscrizioni greche; sul davanti, aveva una platea semicircolare, ora in gran parte franata. Al nicchione finiscono anche la strada e la scarpata, che in quest'ultima parte è quasi tutta di mano dell'uomo. Pochi passi più avanti un altro nicchione minore; e più avanti ancora una formazione stalammitica convessa è appoggiata alla parete e si distende a stratificazioni alabastrine, che sembrano colate successivamente sovrappostesi e congelate: nella vasta cavità e nella penombra in cui trovasi pare di proporzioni modeste: in un piano all'aperto parrebbe una collina.

Più oltre, l'attenzione è attratta, a destra, da un'altra elevazione sotto un fornice rotondo da cui sgorga acqua, che si raccoglie in una vasca lunga cinque metri, costruita a metà dell'altezza con massi tagliati, e da essa, quando è piena, passa successivamente in altre quattro maggiori cisterne fatte di opera quadrata sul piano.

Come fu sommaria, per mancanza di un geologo e di convenienti mezzi e apparecchi, l'esplorazione speleologica della caverna, anche la ricerca archeologica, non integrata dall'indagine nel sottosuolo, restò limitata all'esame esteriore dei monumenti superstiti e non sepolti. All'imbocco, sopra la scarpata della via che conduce al nicchione delle iscrizioni, trovasi un grande masso squadrato di pietra rosea, il quale lungo il bordo del suo piano superiore rettangolare ha una scanalatura che lo contorna. È impostato e isolato in una piccola platea all'inizio della via. La sua forma, il luogo della sua collocazione, fanno supporre che sia un altare e che la scanalatura circoscriva la parte sacra, il Bomòs. Gli altari dell'antro di Zeus Ideo e di quello di Psychrò nell'isola di Creta (scoperti e illustrati dagli archeologi italiani Senatore Orsi e prof. Halbherr), simili per forma, per disposizione e per proporzione, inducono nella certezza che non sia possibile nessun'altra determinazione dell'importante monumento.

Dall'altare in giù, la via sulla scarpata si restringe, e seguendo le rientranze nella fuga dei pilastri e dei drappeggi che l' opera

della goccia d'acqua è andata distendendo tra la vòlta e la parete, finisce in altra platea semicircolare costruita sopra i detriti franati nella formazione naturale della nicchia sacra. Ora è ridotta a una caterva di materiale, nel quale si ritrova tra le pietre lavorate qualche esemplare di sostegno scolpito a zampa di leone: uno di essi apparteneva a un sedile che doveva girare lungo il parapetto in curva aperta verso la sacra esedra.

L'abside, dopo la sua originaria formazione naturale, non pare che abbia subìto per opera dell'uomo altro adattamento che l'intaglio di un piano alla sua base con un gradino che ne forma la soglia. E in fondo e in mezzo a questo piano sembra di riconoscere anche l'imposta di un basamento che doveva sostenere l'antica statua di culto. Dalla platea per più rampe si scendeva al piano e alle sacre fonti.

SCHIZZO CARTOGRAFICO DEL RETROTERRA DI ADALIA (SCALA APPROSSIM. 1 : 500.000) E DELLA LOCALITÀ DOVE S'APRE LA GROTTA.

A chi ricostruisca con l'immaginazione, dall'altare all'esedra e alle cisterne, il grandioso tempio con le sue statue, le sue iscrizioni, i suoi ex-voto, e metta l'imponenza di questi particolari in rapporto con l'immensità di tutta la caverna, non può mancare l'impressione che esso sia uno dei più maestosi santuari naturali dell'antichità; e, nella parete destra del nicchione ricoperta di iscrizioni greche, s'attende di leggere quanto della sua storia ravvivi l'integrata ricostruzione monumentale. Ma mentre dalla diruta muraglia e dai blocchi erratici e asportati emergono elementi sufficienti per ricomporre sommariamente l'opera architettonica associata della natura e dell'arte, dalle molte iscrizioni, tutte conservate e quasi tutte leggibili, nulla è possibile trarre che risponda alla spontanea aspettazione. Poichè 29 titoli, stesi sulla superficie irregolare della roccia incrostata (talvolta inscritti entro un contorno di targa e di edicola segnato da una linea incisa, tal'altra costretti nello spazio irregolare rimasto libero fra due o tre scolpiti prima), sono così uniformi e poveri di contenuto e scorretti di forma da restarne stupiti e delusi.

Ogni tabella non contiene che un nome preceduto o seguito dall'appositivo « irenarco » (*eirènarchos*); qualche volta si tratta dell'« antirenarco » (*anteirènarchos*), cioè di un sostituto dell'« irenarco », il quale appare perciò una autorità con attribuzioni di cul-

to o di ordine morale e civile. Ma non avremmo potuto da tutte queste iscrizioni determinare la divinità cui dovette essere dedicato lo straordinario tempio, se in una sola non fosse una speciale e convenzionale espressione votiva « alla madre della montagna per grata memoria »; e se in una di tre basi scritte non avessimo trovato il ricordo di una statua eretta in vita dal Senato e dal Popolo (non sappiamo di quale città) alla *Hiereia Inna* di Lago, la sacerdotessa, cioè, che era la massima dignità nel culto di Cibele, la *Meter oreia*, la « madre della montagna ».

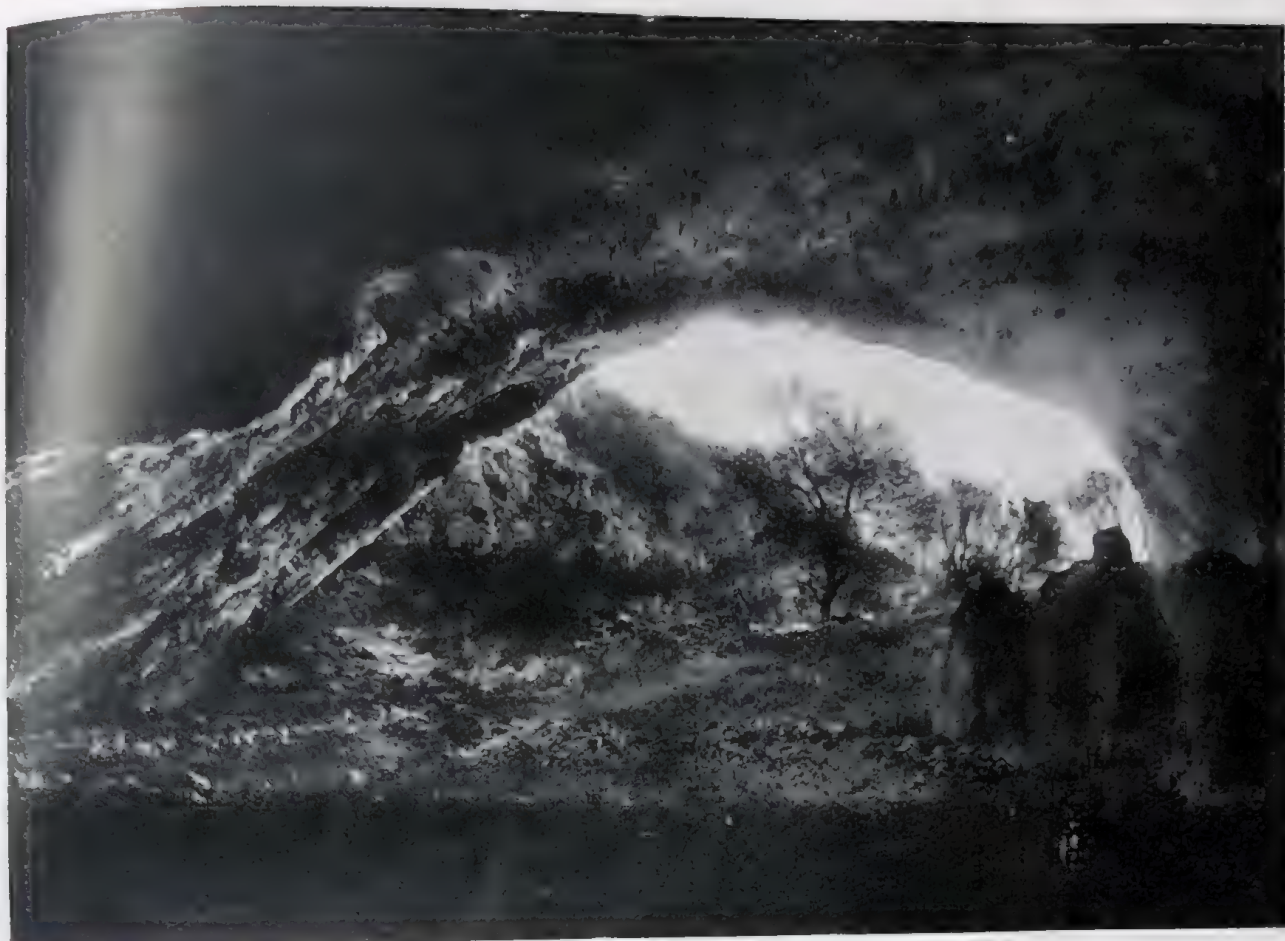
Il bisogno di adorare la ignota forza della vegetazione raccolse fin dai tempi preistorici dell'età del bronzo nel luogo montuoso della Frigia, dove fu poi Pessinunte, lo spirito dell'uomo devoto intorno a una informe pietra nera assunta un migliaio e mezzo di anni av. Cr. a idolo sacro. Più tardi, per un processo di integrazione, quell'idolo ebbe un nome ed una forma: fu detto *Kibele* e fu scolpito sopra una roccia della valle del *Sangarios*, dove fu identificato in una figura seduta di prospetto e reggente con la sinistra una coppa. La potenza della vegetazione per la sua sotterranea e misteriosa estrinsecazione fece poi immaginare che quella divinità, identificata con la Natura, avesse sede e culto sulle montagne e nelle caverne, in rapporto con gl'Inferi, e fece sì che fosse chiamata *Meter Oreia*, madre della montagna. Dai gioghi della Frigia il suo divino dominio si estese rapidamente alle altre regioni dell'Asia Minore, passò alla Grecia (nel golfo di Egina, nella Beozia e nell'Attica) e alla Magna Grecia, e si diffuse lungo il Danubio nella Pannonia e lungo la Valle del Rodano nella Gallia.

Ma la più festosa accoglienza ebbe a Roma, dove negli ultimi anni del III sec. av. Cr., dopo la disastrosa vicenda del Trasimeno e quella più disastrosa di Canne, si trepidava per la minaccia di Annibale stretto in alleanza con Filippo di Macedonia. Cibele, riconosciuta la grande madre degli Dei, preceduta dalla fama dei prodigi, che si ripetevano per ogni dove, segnalata per voto dei *Decemviri* dopo la consultazione dei libri sibillini, accompagnata dai sacerdoti frigi e accolta da uno degli uomini più illustri della Repubblica, P. Scipione Nasica, germano del grande capitano, e da una delle più nobili dame, Claudia Quinta, sorella di Appio Claudio, vi fece infatti il suo ingresso con la massima pompa il 4 di aprile dell'anno 204 av. Cristo.

Ma il culto della dea frigia vi ebbe carattere ufficiale e nazionale soltanto ai tempi di Augusto, in cui le coppie sacre, che il suo rito voleva, si trassero dai liberti imperiali. Da allora soltanto, schiavi e liberti di origine frigia furono ammessi nella casa dei Cesari, e fu accettato il culto di Attis, il frigio pastore, che, esposto, alla sua nascita, sulla riva del *Gallos* (affluente del *Sangarios*) e ivi nutrito dalle belve, fatto poi grande, apparve per la prima volta tra i canneti a Cibele, la quale ne fece l'amico suo. Di qui il rapporto del culto frigio colle sorgenti, i corsi d'acqua, le cisterne, alla cui presenza si svolgono talune cerimonie.

***

Alle cisterne, che dovevano servire appunto alla cerimonia della purificazione, finisce

RILIEVO PLANIMETRICO DELLA GROTTA ULISSE ALDROVANDI.

LA FAUCE DELLA GROTTA. - A DESTRA IL PROFILO DELL'ARA SOPRA L'INTAGLIO DELLA STRADA.

la parte sacra e luminosa della caverna, e comincia, nell'orrido ombroso, quella poco nota e quella ignota

A 250 metri circa, infatti, essa volge a sinistra e si fa più alta e spaziosa; il piano si attenua in una penombra più fitta. Aumentano al contrario le attrazioni improvvise a mano a mano che si penetra nell'oscurità, e mentre le forme ingigantiscono in proporzione alla vastità dello spazio, l'orrido, la solitudine, il silenzio, l'ombra resa ancora più opaca da un colorito verde che si riflette dalla patina delle pareti, dànno all'animo l'emozione dello smarrimento.

Il primo gruppo di forme interessanti è un insieme di stalammiti, alcune come fusti d'albero stroncati ad altezza d'uomo, altre diramate e scapitozzate a quattro o cinque altezze: sono una dozzina e sorgono a piombo e isolate nel mezzo, come un gruppo di giganti. Qualcuna mi parve anzi che fosse [illegible] io una gigantesca figura, la qual cosa [illegible] doveva sembrare inverosimile a chi, rile[illegible] il carattere sacro dell'antro, sentiva la [illegible]bile tentazione di scoprir l' immagi[illegible] divinità titolare, ancora ignota, in una di quelle forme, che aveva tutte le seduzioni per la fantasia. In qualche momento di quell'ora che stetti a osservare minutamente il profilo della colossale stalammite, mi illusi infatti di vedere sopra un basamento non solo le gambe, il busto e le braccia — quasi strette nell'avvolgimento di una fitta incrostazione, che nascondendo i particolari ne lasciasse trasparire tutto il movimento — ma la testa arruffata e la maschera massiccia e barbuta di una divinità nel genere di quelle fluviali e marine.

Oltrepassato il gruppo delle stalammiti sembra che la parete di sinistra si vada sensibilmente avvicinando a quella di destra finchè, dopo avvallamenti del suolo, sbarramenti di blocchi caduti dall'alto o dai fianchi, la grotta si restringe a pochi metri in larghezza e pare chiusa nel fondo. Ma, arrivati presso la fine, quasi a cinquecento metri dalla bocca, si trova un'altra sorpresa: la parete di sinistra, che alla base va avvicinandosi a quella di destra, in alto non chiude con questa la vòlta, ma si curva in senso opposto, di nuovo a sinistra; e il punto più stretto fra le due pareti — che sembrava la fine della grotta, ed

è invece l'inizio di un laghetto il quale gira anch'esso a sinistra, sotto e dietro l'enorme convessità — oppose una dolorosa interdizione alla nostra ansia.

Un altro mistero dunque si celava in seno all'immenso baratro: quel fianco che si andava avvicinandosi alla parete destra fino al lago non era l'altra vera parete della grotta [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] Era una rivalsa sulla svanita illusione della statua di culto: una [illegible] lassù sarebbe stato il colmo dei miei desideri. Col cavalleggero Garau presi subito a salire tra il gruppo delle stalammiti e il fulcro di svolta della grotta per non perdere il poco tempo che concedeva ancora il sole, il quale poco dopo levato, penetrando tutta la parte rettilinea lunga 374 metri della cavità illumina, di riflesso, l'erta della nuova formazione.

Sul principio la pendenza è facile, ma poi va facendosi man mano più forte e la materia più chiara fino ad assumere la bianchezza e l'aspetto della neve ghiacciata e quasi la durezza dell'alabastro. E con l'aspetto muta la disposizione, la quale fra le emergenze e le depressioni, che variamente interrompono da capo a fondo la china dell'altura, da un certo punto comincia a presentare delle vaschette a contorno rilevato, che offrono ai piedi l'unico appoggio per salire. Se non ci fossero, bisognerebbe scavare i gradini e fare la cordata come sui ghiacciai. Anche la novità del candore niveo che dal fondo non si avvertiva e di queste forme di coppe a bordo centinato, distrae facilmente dal resto dell'ambiente e fa sentir meno la gravità della salita, la quale tuttavia pare già più lunga di quanto si credeva, quando si è appena a un quarto del percorso.

In cima si stende un altipiano, e oltre questo c'è un precipizio sul lago, che è invisibile anche di lassù. Il fondo scuro su cui si disegnava il supposto tempietto, non era che la parete della grotta al di là del lago; e neppure le due piccole colonne, ci sono più. Eppure ci pareva impossibile che lo scorcio dato dalla distanza e dall'oscurità avesse potuto ridurre alle proporzioni di qualche metro due stalammiti di fantastica mole e di conformazione geometrica che trovammo lassù distanti fra loro qualche diecina di metri e piantate diritte, una in pieno sull'altipiano, l'altra come un pilastro smisurato sull'orlo di esso, forse fino al lago. Il soldato ed io, muti e diffidenti anche degli occhi nostri, osservammo e girammo cautamente intorno alla prima di queste mostruose forme architettoniche, misurammo il giro della colonna accessibile tutt'intorno: quaranta metri di circonferenza; da dodici a tredici, dun-

L'ABSIDE SACRA, DI PROSPETTO.
LA PARETE DESTRA COPERTA DALLE ISCRIZIONI.

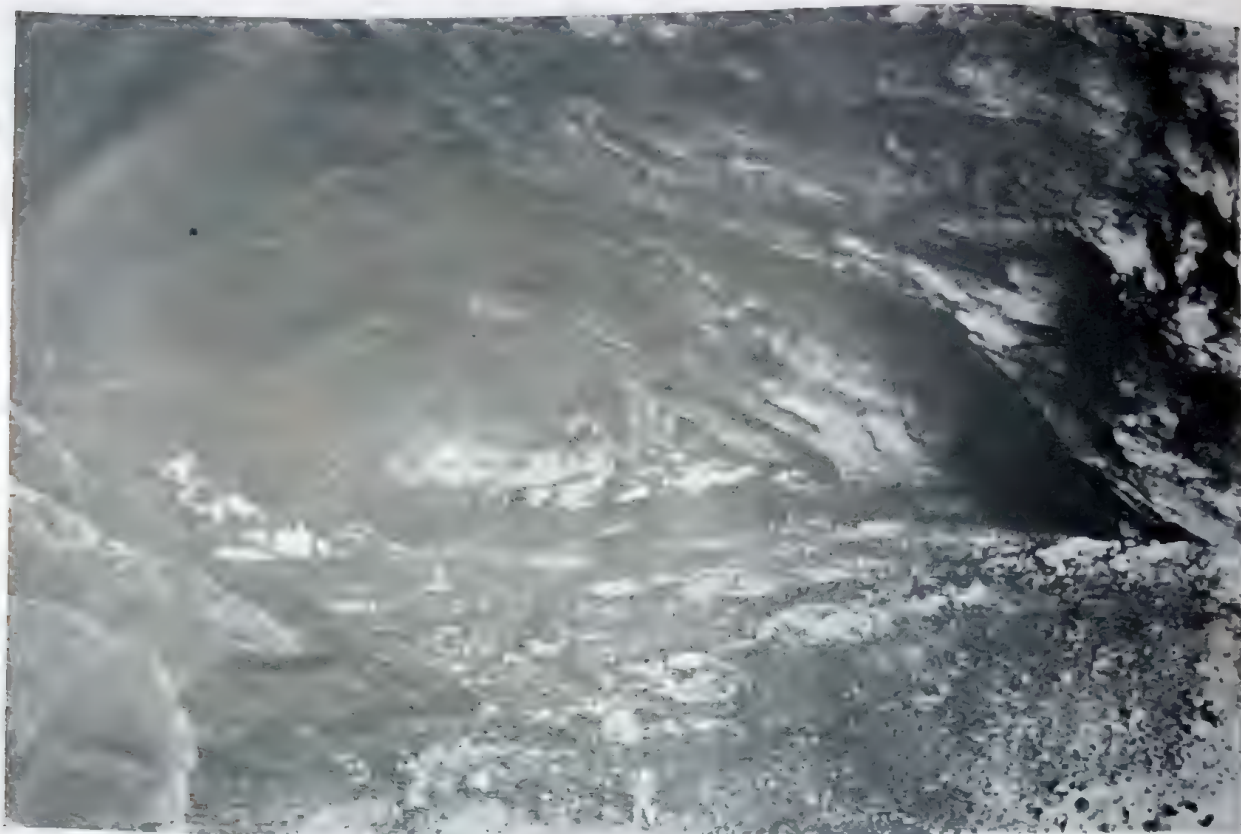
LA PRIMA COLOSSALE FORMAZIONE STALAMMITICA A COLLINA.

que, di diametro. L'altezza ci fu impossibile vederla, nonchè misurarla, ma distinguemmo nitidamente questo: che una delle fantastiche colonne saliva a piombo, uguale e regolare di forma, e andava a perdersi nell'oscurità; l'altra, immensa come la prima, a un certo punto stava saldando i due capi, al loro incontro dal basso e dall'alto.

La zona oscura nella quale s'andavano a perdere queste straordinarie stalammiti e stalattiti, aveva un contorno approssimativamente circolare, un po' rischiarato nella parte esposta verso la parte bassa e illuminata della grotta. Si delineava insomma una grandiosa cupola al di sopra della vòlta normale già altissima della caverna, nel vuoto della quale s'immergevano le due fantastiche colonne quasi a sostegno di tutta la montagna.

La mia commozione divenne anche maggiore quando mi parve d'intendere e di potere ricostruire nella successione di quelle forme, la fase a cui sarebbero da attribuire [illegible] straordinarie bellezze. Come [illegible] della galleria i detriti caduti [illegible] un cumulo, che aveva an[illegible] costruirvi una gradinata; co[illegible] a cordonata, era stata formata da uno sfaldamento del fianco, mi parve di poter pensare che in un momento di un'età geologica lontanissima, la stessa causa di disgregamento dei nicchioni e della collinetta e il peso delle immense stalattiti formatesi in un primo tempo sotto la vòlta normale, abbiano potuto far distaccare l'immenso monolito, che avrebbe dato luogo al vano della cupola e avrebbe costituito il nucleo della montagna. A questo pauroso fenomeno geologico di un istante sarebbe succeduta per centinaia di secoli l'opera perenne delle goccie d'acqua sature di calcare, le quali avrebbero pareggiato la superficie e costruito dall'alto e dal basso i due meravigliosi piloni, che ora puntellano la cupola sotterranea.

Se il diametro di ciascuna di quelle colonne è quasi di 13 metri e la somma dei due forse di 25, se fra esse corre appena lo spazio di 10 metri e quello, che, immergendosi nella rotonda profondità, lasciano per ogni lato, fosse soltanto anche di 5 metri, il diametro della cupola giungerebbe ai 45 metri.

Con questi sommari rapporti non sono possibili raffronti che non siano la cupola michelangiolesca e due colonne, circa tre volte più grandi delle due più grandi colonne romane.

IL VÔLTONE DELLA CAVERNA E LE SACRE FONTI.

Lo spettacolo di tanta vastità contesa dalla penombra, conferisce al fantastico aspetto del grandioso sotterraneo, che la nostra mente animava con la rappresentazione immaginaria di tutte le forme di culto, l'una dopo l'altra sorte, scadute o soppresse là dentro. Le offerte cruente sull'ara sacra dell'età del bronzo; il dramma della morte e della resurrezione di Atti, simboleggiato nel pino, sotto il quale aveva immolato la sua giovinezza (ed erano fiorite dal suo sangue le viole, che Cibele gli aveva disposto intorno a corona); la processione fra le rosse e fumose fiaccole di accesi rami di pino; le danze tra laceranti fragori; i giovani inebriati e le giovani coronate, che in sacro omaggio offrivano il loro verginale candore alla divina eccitatrice della fecondazione; quella successione di cerimonie e di riti, dai più semplici e primitivi, ai solenni e scomposti, ai dimessi ed occulti, fino all'abbandono desolante di oggi, tutto si presentava in una visione storica che stringeva l'animo di commozione.

Pianta [illegible] fontana e delle cisterne sacre

Alla In-Daghindà qogia-In, che è certamente una delle più grandi aule aperte in seno alla terra, ed ha le due stalammiti, che sono le più spettacolose fra tutte le conosciute del mondo, è stato dato un nome glorioso della scienza italiana: quello del naturalista bolognese Ulisse Aldrovandi.

Con questa affermazione d'italianità è stato assolto un grato dovere di cui la fortuna aveva fatto privilegio alle Missioni italiane per il Levante. E con la breve rievocazione ha rigoduto per poco momento la dura ma felice vicenda chi, nella voragine maravigliosa, sotto quelle fantastiche architetture, provò l'estasi di uno spettacolo nuovo.

GIUSEPPE MORETTI.

RIFUGIO CONTRIN, NEL GRUPPO DELLA MARMOLADA. (NELLO SFONDO, IL GR. DEL SASSOLUNGO).

UNA NUOVA PUBBLICAZIONE DEL C.A.I. E DEL T.C.I.

DA RIFUGIO A RIFUGIO NELLE DOLOMITI OCCIDENTALI

Sto sfogliando le bozze di stampa di un volume che, fra poco, correrà per le mani degli Italiani con fortuna certa e durevole: è il secondo volume di quella guida « *Da rifugio a rifugio* » a cui i Soci devono essersi affezionati come a una persona. Poche volte si può dire di un libro questa lode, che di tutte è la più alta. Farsi guidare da un libro, affidarsi a lui come a un compagno, trovare nelle sue pagine gli itinerari capricciosi della nostra curiosità, non doverlo mai rimproverare di tacere o di rispondere a sproposito quando è interrogato, esser tale da sentirsi con lui padroni del mondo, cioè di quella porzione del creato che in un certo momento è per noi tutto il mondo; [illegible] io starei per dire che questo è il [illegible] della felicità.

Ma il libro di cui sto parlando ha qualche [illegible] buoni, saggi, servizievoli manuali [illegible]gnano a viaggiare: esso infatti insegna un modo particolare del viaggiare, quell'andare errante ch'è tanto prossimo al modo del pensiero che spesso i nostri passi sembrano spiccarsi sul ritmo di un passo ideale che risuona dentro di noi.

Da rifugio a rifugio: sembra di sentirsi ricantare in cuore il petrarchesco « di pensiero in pensier, di monte in monte ». C'è un senso poetico incluso nel termine stesso. Rifugio, tetto ospitale offerto al pellegrino lungo le carovaniere della montagna, porto di salvezza nell'oceano delle vette. I promotori dei primi rifugi avevano la mente ancora rivolta alle catastrofi che avevano insanguinato le vie dell'alpinismo. Poi sorsero i rifugi di battaglia, ridotte avanzate da cui le cordate uscivano all'assalto del monte. Ultimi vennero i rifugi-belvedere.

La civiltà vinceva la barbarie dei monti con processo metodico: il tetto innanzi tutto, poi la cuccetta, il focolare, il refettorio.

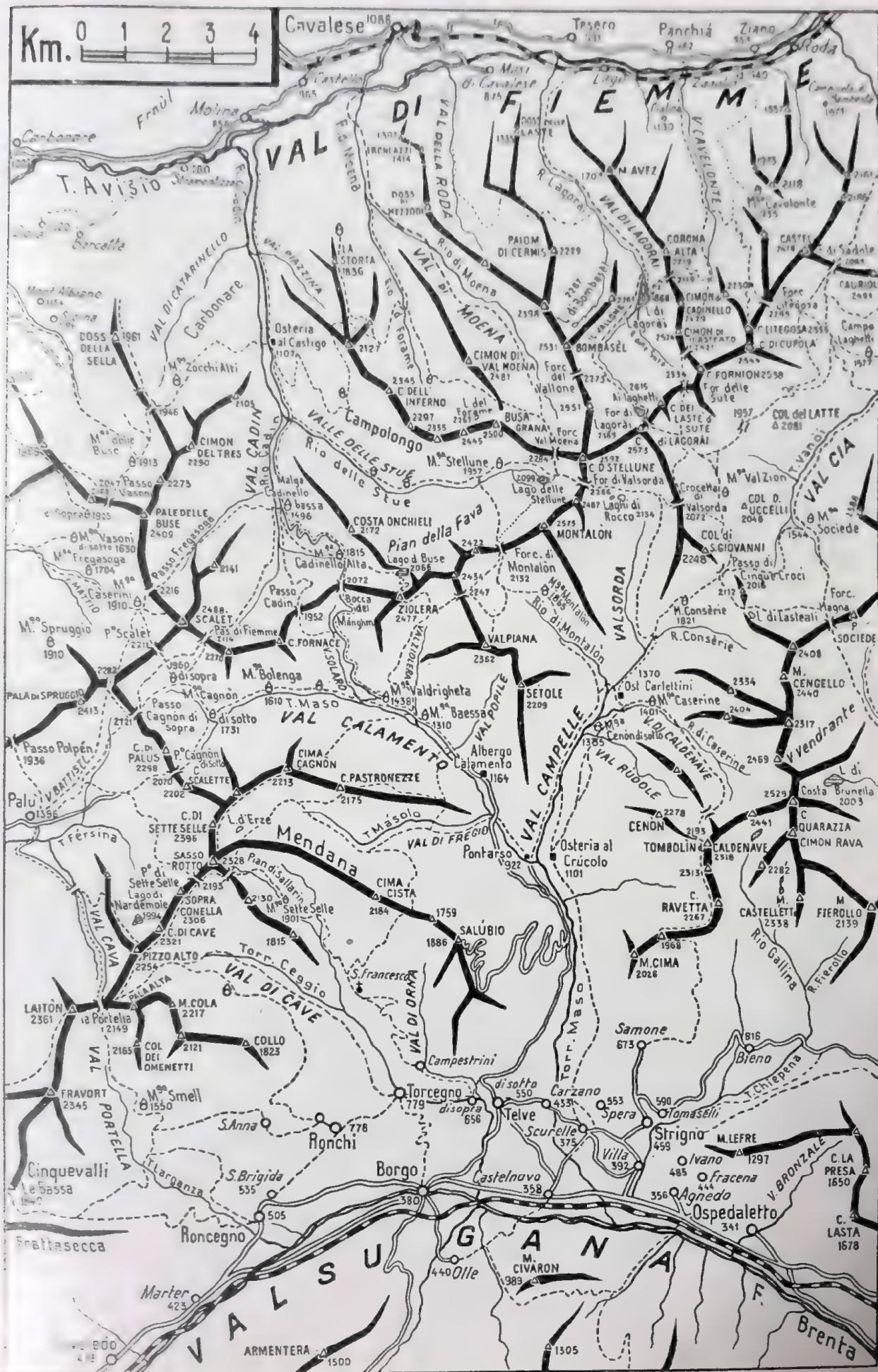
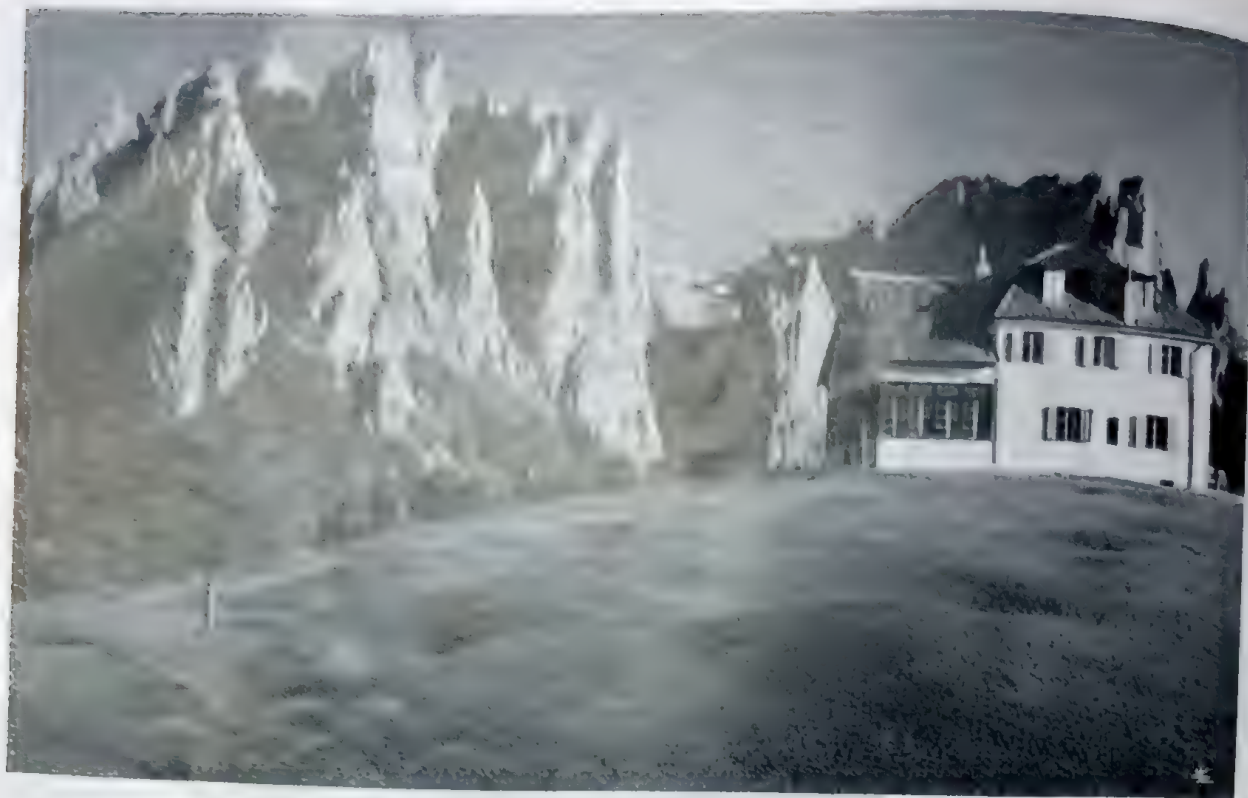
(*fot. G. Ghedina, Cortina d'Ampezzo*)
IL RIFUGIO ALBERGO SAVOIA, AL PORDOI.

Ora siamo allo stadio della veranda, della luce elettrica, del gabinetto da bagno e del telefono.

Ogni rifugio faceva parte per se stesso: a poco a poco subentrò, anche in montagna, il concetto moderno degli scambi, e allora i rifugi furono visti non più come riserve di caccia, ma come cantoniere di una rete stradale che debellava l'inaccessibile.

Oggi queste strade hanno le loro folle. Non le risalgono solo gli alpinisti cocciuti e taciturni, che hanno fretta di lasciarsele alle spalle: chi si ponesse, certi giorni d'estate, a controllarne il traffico vedrebbe sfilare su di esse un piccolo compendio dell'umanità. La più parte è gente che si accontenta di arrivare al rifugio, di godersi da vicino l'aspetto dei colossi; che fa, insomma, dell'alpinismo d'anticamera. Orbene: i due volumi della guida « *Da rifugio a rifugio* » sono dedicati appunto a questi alpinisti d'anticamera.

Intendiamoci bene: è un alpinismo rispettabilissimo, divertentissimo, incoraggiabilissimo. Dal punto di vista dell'interesse nazionale, contano più cinquanta escursionisti che dieci arrampicatori. L'ascensione presuppone già delle attitudini fisiche che possono, con l'esercizio, abilitare a più severi cimenti. Non è detto, infatti, che la montagna sia drammatica soltanto dove la vanno a cercare gli alpinisti puri. Quando si esce dalle strade provinciali e si imbocca una mulattiera, un sentiero, un viottolo, quando si sa che per alcune ore non si incontrerà che qualche baita sperduta, qualche armento che pascoli oziosamente, qualche tabernacolo infiorato dalla pietà delle donne, si è alla mercè della montagna. L'istante in cui occorre far appello a tutte le proprie energie fisiche e morali può sopraggiungere da un momento all'altro. I lettori mi capiscono: alludo alla nebbia, al temporale, al fulmine, alla tormenta. I turbamenti meteorici sono l'imprevisto della montagna — sia essa impervia e selvaggia o addomesticata da sentieri e da tabelle di orientamento — e non domandano, al pellegrino, se è inscritto al Club Alpino piuttosto che al Touring. Il valore della guida di cui stiamo per presentare il secondo volume consiste appunto in ciò: che organizza, disciplina, erudisce gli irregolari dell'alpinismo, quelli che sino a qualche tempo fa andavano un po' alla ventura, infilavano un viottolo perchè avevano letto, a un bivio, che il viottolo conduceva al rifugio, e giunti a questo apprendevano che a due o tre ore di distanza c'era un altro rifugio, e che di qui si poteva scendere comodamente a un'altra valle, ma non lo sapevano, avevano lasciato il loro bagaglio alla locanda dove s'era fermata la corriera e perciò riprendevano la via del ritorno, ma a malincuore, proponendosi di organizzarsi meglio un'altra volta. Chi conosce il primo volume, non pretende ch'io gli spieghi com'è ordinata la materia del secondo; qui basti dire che per ciascun rifugio il lettore troverà le indicazioni essenziali, come posizione, panorama, capacità, periodo di apertura, custode, servizi, ecc. e inoltre notizie sugli accessi dal fondovalle, sulle traversate da rifugio a rifugio e dai rifugi al fondovalle e sulle ascensioni che si possono intraprendere dal rifugio.

L'insieme di queste notizie consente al turista di comporre il programma del proprio viaggio con la precisione con cui un ufficiale

I SCHIZZI CARTOGRAFICI SCHEMATICI CHE ACCOMPAGNANO IL VOLUME: IL PRESENTE RAFFIGURA L'ANDAMENTO DELLA CATENA DEI LAGORAI, DI CIMÓN RAVA, ECC.

(fot. G. Ghedina, Cortina d'Ampezzo)
IL RIFUGIO CIAMPEDIÉ, NEL GRUPPO DEL CATINACCIO.

di stato maggiore compilerebbe un ordine di movimento. Gli accessi dalle teste di linea ferroviaria o dai centri serviti da autocorriera, comunque raggiungibili con mezzi rotabili, sino a ciascun rifugio sono descritti con sintetica chiarezza, sì da potersi dire che la guida rileva il turista là dove l'ha lasciato il volume della «Guida d'Italia» e prendendoselo a braccetto se lo porta su, cammin facendo recitandogli la spiega delle cose che incontra. Quando poi si ponga mente che questo volume si occupa delle Dolomiti occidentali, cioè di quel nucleo dei monti pallidi che sta sotto la sovranità della Marmolada, la presentazione diventa un discorso che prende, come suol dirsi, la mano, perchè è lo stesso che fare il nome di un amico comune in una conversazione che stava languendo.

Sì, caro lettore, il volume comprende i gruppi delle Pale di San Martino, della Marmolada, Sella, Sasso Lungo, Catinaccio, Latemar, Pizzes da Cir, Puez, Odle, Putia e Plose: il che vuol dire un repertorio di meraviglie.

Chi non è stato in forse fra il sogno e la realtà quando la prima volta, salendo da Chiusa verso Ortisei, ha visto da dietro i boschi guizzar la vetta del Sasso Lungo, snella, diritta e nuda come una lancia titanica? Chi non si è stropicciato gli occhi all'apparire fantastico delle Pale sulla strada di San Martino, quel capolavoro turrito che pare una reggia di madreperla, e diafano, pronto ad imbeversi di tutte le luci, anche le più rare, anche le più irreali, come avviene certe notti quando la Rosetta segnala con un pallore glaciale il lontano albeggiar della luna? Ma al Passo di Rolle, chi vi sia giunto con la nebbia, si sarà a un tratto sentito chiamar fuori dell'albergo per vedere il Cimon della Pala. Al Passo di Rolle la nebbia è più frequente che altrove: si direbbe anzi ch'è ivi c'è la fabbrica. Ma è compiacente: perchè da un istante all'altro, quando meno te l'aspetti, ribolle, si squarcia e allora, in uno sdruscio di sereno, indovini una forma favolosa che vien su dal nulla e nel nulla si consuma, un'apparizione che diresti immateriale se l'occhio, rimessosi dall'abbagliamento, non ne afferrasse a poco a poco i contorni e per questi risalendo non ricomponesse le proporzioni e le linee d'una delle più belle montagne del mondo.

Chi mi suggerisce il quadro del Sasso Lungo, quando si scende dal Pordoi verso Canazei e v'è un momento in cui ci si trova faccia a faccia con quei tre obelischi perfetti, così staccati dalle masse circostanti da far pensare che si siano scansate per lasciar loro più cielo? Cento volte almeno ho contem-

(*fot. G. Ghedina, Cortina d'Ampezzo*)

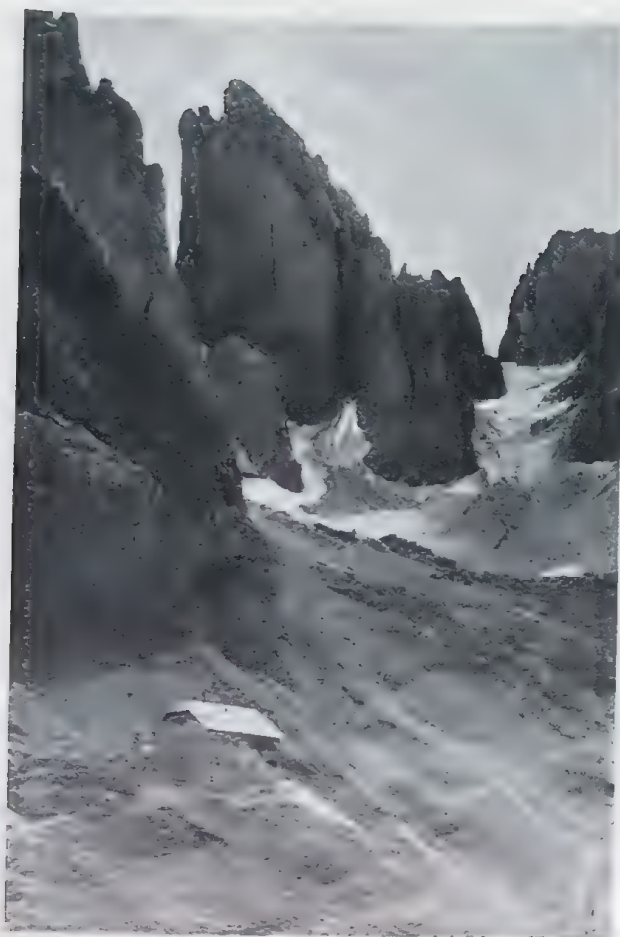
IL RIFUGIO AL BOÈ NEL GRUPPO DEL SELLA

plato quel quadro, e sempre mi è parso di ammirarlo per la prima volta. In quello scorcio della valle, le tre crode diffondono il senso di una maestà basilicale. Di contro sta la Marmolada. È un'altra cosa. La Marmolada è un po' amante di popolarità: ha sempre gente per casa, gente anche grossolana, in vena di banchetti e di frastuoni. Ma per te, che le sei amico, c'è la parete sud: la scala d'accesso della montagna. Sei ore di triboli

(*fot. G. Calcagni, Trento*)

L'ALBERGO OSPIZIO AL PASSO DI S. PELLEGRINO (M. 1920).

(fot. G. Ghedina, Cortina d'Ampezzo)

LAGO E RIFUGIO DI ANTERMOIA (M. 2495), CON LO SFONDO DELLA MARMOLADA.

ti costa quella scala, dove i gradini di così poco sporgono che un passero con le sue zampine appena appena ci sta: sei ore con la faccia contro la roccia, a leggerla, a decifrarla, passo per passo, come un favoloso frammento di archeologia. Eppure sali: non vedi, tanto precipite è il monte, il compagno che ti sovrasta, nè quello che si appresta a seguirti: del primo interpreti i comandi dalle vibrazioni che imprime alla corda, sulla quale sembrano passare comunicazioni misteriose.

Ora, che sei quasi a due terzi dell'aereo cammino, ti senti come più spedito. Sai che sulla seconda terrazza ti aspetta una fontanella, un rigagnolo che il sole distilla dal nevaio ma il gelo stagna ogni sera, quando le cime parlano con quelle piccole nuvole improvvise che paiono alfabeti di bandiere fra le navi di una flotta.

Bisogna salire in alto per provare di codesti soavi smarrimenti. Tutto lassù si trasfigura. È un altro mondo. È la natura che si spoglia, perchè si sente lontana dallo sguardo degli uomini, che si offre come nel talamo di un mistico sposalizio. Togliete alle Dolomiti [illegible] rosato che emana dalle loro cro[illegible] di combinar con le nuvole [illegible] sembrano affreschi del Tiepo-

IL RIFUGIO SELLA, AL PASSO DI SELLA (VEDUTA INVERNALE).

[illegible] [illegible] [illegible]ezza plastica che pare si la-[illegible] [illegible]re dal sole, così che ogni mattina si ha l'illusione di scoprir forme nuove, toglie-te alle Dolomiti la loro carne, e ne avrete ucciso anche l'anima. Esse hanno un'anima. Al calar delle tenebre quest'anima trapela dalle cime quasi invisibili con un diafano albore che ricorda quello delle isole artiche al primo schiarirsi della notte invernale, la notte di sei mesi. Avete visto qualche tramonto

IL RIFUGIO ALBERGO ALL'ALPE DI SIUSI (VEDUTA INVERNALE).

(fot. G. Ghedina, Cortina d'Ampezzo)
L'ALBERGO RIFUGIO MARMOLADA, ALLA MALGA CIAPELA (M. 1428).

sul Catinaccio? Non mi richiamo al momento trionfale, in cui la roccia s'incendia, arde, sfolgora, sembra farsi di bragia: ma al momento ch'io mi figuro come un'agonia della luce, quando la vampa è consumata e l'ombra monta dal basso esiliando il rogo sui culmini eccelsi, sino a che anche questi scolorano, spenti dal soffio gelido che scende dal firmamento profondo. Allora ogni palpito di colore, ogni fibrilla di luce si estenua in un brivido morente. Un'invisibile pioggia di cenere spalma sulle fronti assiderate la sua patina opaca. Per qualche minuto ancora la roccia color di lava intaglia col suo profilo il cielo lucido di tramonto, ma tosto la sera fuga repentina anche gli ultimi bagliori: ed ecco, mentre la notte aduna le sue ombre, le sommità riguadagnare lentamente la loro virtù luminosa e aureolarsi di una chiarità perlata che veglia con le stelle sull'immobile sonno dei boschi.

***

Basta. Il lettore si sarà persuaso che il volume è veramente un repertorio di maraviglie. Allestito in collaborazione col Club Alpino, redatto in gran parte, con intelligente amore, dal dott. Vittorio Emanuele Fabbro, « valoroso volontario trentino, alpinista ed alpino fra i primi », esso si fregia di una stupenda prefazione di Angelo Manaresi, il suscitatore indefesso delle energie che tendono all'alto.

« Questo secondo volume — egli dice — è dedicato alle Dolomiti Occidentali e comprende una vasta zona alpina consacrata alla storia dall'eroismo e dal sacrificio di migliaia di soldati d'Italia; è quindi, nello stesso tempo, guida alpina e guida sacra. Ogni roccia, ogni torrente, ogni cima, ogni passo ha la sua storia, la sua leggenda, la sua canzone. La storia non si cancella ma si incide nei cuori puri, come sulle roccie dolomitiche; la ricordino, questa storia d'ieri, i camminatori della montagna e traggano, dal ricordo, forza ed incrollabile volere ».

CESCO TOMASELLI.

DA RIFUGIO A RIFUGIO, vol. II, *Dolomiti occidentali*, 250 pagine di testo, 72 illustrazioni a piena pagina, 12 schizzi e 1 carta. Prezzo per i Soci del C. A. I. e del T. C. I.: **L. 15** alla Sede; Italia e Colonie **L. 16,50**; Estero, **L. 18,50** comprese le spese di spedizione raccom.

I MONUMENTI LUCANI COLPITI DAL TERREMOTO

SUBITO dopo il terremoto del Vulture del 23-24 luglio di quest'anno, a cura della R. Soprintendenza bruzio-lucana è stata eseguita una severa revisione di tutti gli edifizi di carattere monumentale — che sono numerosi ed insigni — della zona colpita.

Per circa un ventennio, dacchè fu dato un primo organico ordinamento all'Amministrazione italiana delle Belle Arti con la legge Ricci-Rava del 1907, i monumenti della Basilicata dipesero successivamente dagli uffici di Napoli, di Palermo, ancora di Napoli e di Taranto. Solo dal 1925 essi vengono curati dalla nuova R. Soprintendenza unica per le Antichità e l'Arte del Bruzio e della Lucania, istituita dal Governo Nazionale per riunire sotto una medesima direzione archeologica ed artistica l'antica III Regione della Circoscrizione amministrativa Augustea, comprendente appunto *Lucania et Bruttii*. Si capisce che dalla accennata instabilità di dipendenza i monumenti lucani (e con essi le collezioni d'arte e gli scavi) non si avvantaggiarono. Le prime opere serie di restauro e di valorizzazione scientifica e turistica sono state possibili soltanto in questo ultimo lustro. [illegible]issimo era da fare, e molto ancora resta [illegible]piere; come è facilmente immaginabi[illegible]ndo si pensi al plurisecolare abbandono [illegible]ebbero agio di deperire a poco a poco [illegible]mportanti chiese, gli storici castelli ed [illegible] feudali di quella nobile regione. Sinora si son potuti curare gli « ammalati più gravi », vale a dire alcuni fra i più insigni monumenti che stavano addirittura per cadere: quali — ad esempio — il campanile normanno attiguo alla cattedrale di Melfi e la facciata della cattedrale di Acerenza. Il terremoto ha collaudato la bontà del provvedimento, essendo essi rimasti intatti fra tante rovine. La mancanza di manutenzione e di tempestive provvidenze è stata la prima e redenta alleata della scossa tellurica. Ma anche altre cause minori e collaterali hanno contribuito ad accentuare i danni: in prima linea le piante parassitarie che si sviluppano fra le commessure delle vetuste fabbriche, e gli attacchi dei fili elettrici sulle pareti esterne dei monumenti; ciò che costituisce insieme un deplorevole sconcio ed un pericolo, da impedire d'ora in poi rigorosamente.

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)

L'ABBAZIA DI S. MICHELE DI MONTICCHIO, A SPECCHIO DEL PICCOLO LAGO NELL'INTERNO DEL VECCHIO CRATERE DEL VULTURE.

Tutta la ricca famiglia degli infelici monumenti lucani intorno al Vulture aveva subíto, oltre all' incuria degli uomini ed alla povertà dei mezzi per mantenerli su, anche altre violenti e non lontane avversità naturali: come il memorabile terremoto che semidistrusse Melfi nel 1851, ed altri ancora che ad esso seguirono a breve distanza di anni. Cosicchè bisogna proprio riconoscere che le vecchie strutture normanne, sveve, angioine, del Rinascimento ed anche del Sei e Settecento hanno fatto del loro meglio per resistere all'improvvisa e prolungata oscillazione, dimostrando ancora una volta come quel-

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)
FACCIATA E CAMPANILE DELLA CHIESA MATRICE DI ATELLA, DANNEGGIATI DAL TERREMOTO DEL 23-24 LUGLIO 1930.

le più antiche siano risultate proporzionalmente più salde a paragone delle successive. Ma ciò non deve dare soverchio affidamento per l'avvenire.

Il problema per la conservazione e l'opportuno ripristino degli edifizi monumentali dell'alta Lucania è ora stato posto brutalmente all'ordine del giorno dall'ultimo terremoto, e occorrerà affrontarlo organicamente nel suo complesso, se non si vuole addirittura far perire tanti cospicui ed invidiati documenti della nostra civiltà.

La Lucania, ancor più della stessa Calabria, oltre a costituire una riserva agricol[illegible] di prim'ordine, rappresenta anche una vasta e varia riserva d'arte e di archeologia, sino [illegible]ggi appena sfiorata. È merito del rec[illegible] [illegible]I vol. della « Guida del Touring [illegible] Zona dell'Italia Meridionale se [illegible] [illegible]stiche e le incompar[illegible]bili bell[illegible] li della Basilicata incominciano ad essere inserite negli itinerari e nei programmi di studiosi e di turisti; ma quando tutto quello che la regione rinserra potrà essere pubblicato con la dovuta dignità scientifica, Italiani e stranieri si renderanno conto che merita di accorrervi per ammirare non pochi cimeli di architettura e di arte sinora rimasti in ombra.

Qualche tentativo di offrire in sintesi le caratteristiche più salienti del patrimonio monumentale ed artistico sopra accennato, si è avuto — specialmente per merito di stranieri (Schulz, Lenormant, Diehl, Bertaux: quest'ultimo anzi pubblicò in « *Napoli Nobilissima* » del 1897 un'apposita e pregevole monografia sui « *Monumenti medievali della regione del Vulture* ») — da un secolo a questa parte; ma codesti lavori non sono immuni di gravi difetti: frettolosità, insufficienza di indagini particolari, punti di vista aprioristici di origine nazionalista, informazioni — spesso di seconda mano — vaghe e sommarie. Oggi il sapere ha altri bisogni, ed esige più severi metodi. Il nostro Paese mai come nella presente felice fase di rinascita si è trovato in grado di valutare direttamente, con gli occhi e l'adeguata « forma mentis » dei propri figli, il significato storico e l'essenza spirituale dei manufatti che conferiscono antico ed imperituro decoro anche alla terra di Basilicata. Il terremoto, per questo lato, non ci ha fatto scoprire un mondo che ci era dianzi sconosciuto; ma ha valso soltanto come un inaspettato ed energico richiamo per intraprendere con maggiore alacrità le opere di conservazione, di studio e di più diffusa conoscenza tra il popolo.

In tutte le regioni italiane di diretta e remota civiltà ellenica (Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia), la documentazione monumen[illegible] non offre lacune e salti tra un periodo e [illegible]ltro. Nell'alta Lucania, che ora più ci in[illegible] [illegible] alle chiese rupestri affrescate, di tra-

(fot. prof. L. Rubino)

MELFI - CHIESA RUPESTRE DI S. LUCIA: AFFRESCO DEL SEC. XII, DOPO IL RESTAURO.

dizione bizantina, di S. Michele in Monticchio (con l'antistante chiesa ed il recenziore monastero, rimasti molto danneggiati, a specchio del duplice lago nell'interno del cratere del Vulture), di S. Margherita e di S. Lucia ai « Giaconelli » nell'agro di Melfi (tutte e tre restaurate, nelle pitture, e consolidate a cura della Soprintendenza negli ultimi tempi, così da aver potuto rimanere integre all'urto tellurico), seguono le costruzioni chiesastiche ed i fortilizi normanni, come il campanile e la Porta Venosina di Melfi, la basilichetta di S. Lucia a Rapolla, la chiesa anteriore della SS. Trinità di Venosa, il poderoso torrione cilindrico di Tricarico, contro cui — per fortuna — il movimento sismico si è spento.

Anche le successive fabbriche del periodo federiciano hanno resistito magnificamente. Il famoso castello di Lagopesole se l'è cavata con qualche incrinatura di nessuna importanza; e la parte postica, originaria, del castello di Melfi, sebbene fosse in molti punti fenduta, sgretolata in alto e già gravemente compro- [illegible] non è crollata (come in un primo mo- [illegible] i era detto), ed al confronto di talune [illegible] azioni degli ultimi secoli, che si sono [illegible], dobbiamo riconoscere che ha anche [illegible] tito. Ora non è da dubitare che il [illegible] Doria Pamphily, che ne è proprieta- [illegible] provvedere alle opportune opere di rafforzamento, per non lasciar deperire e perire la superstite « cellula » di quella che fu la vecchia capitale (Mell) sotto il dominio imperiale svevo, quando ancora Napoli era

(fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana)

RAPOLLA - LA CHIESETTA NORMANNA DI S. LUCIA, RIMASTA QUASI INTATTA DOPO IL TERREMOTO DEL 23-24 LUGLIO 1930.

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)
LA COSÌ DETTA « FORESTERIA » SULLA FACCIATA DELLA CHIESA NORMANNA DELLA SS. TRINITÀ DI VENOSA, DOPO IL TERREMOTO DEL 23-24 LUGLIO 1930.

poco più di un villaggio, e durante la prima fase del successivo reame Angioino, che, dalla decaduta e martoriata città, trasferì in Castel Nuovo il Governo e la Corte. E non bisogna neppure dimenticare che fra le mura del castello in parola vennero tenuti, tra il 1059 ed il 1130, cinque Concilî alla presenza di Papi e di Principi per regolare i rapporti tra il Pontefice Romano ed il potere civile. Particolarmente notevole il Concilio Melfitano indetto da Urbano II nel 1089, nel quale venne ribadito il canone per il celibato dei chierici, e si preparò la prima Crociata. Tanti ricordi di storia e di grandezza hanno il diritto di esigere il consolidamento della loro sede.

A mano a mano che si discende nei secoli, le strutture si sono addimostrate meno solide. La cattedrale ed il campanile di Rapolla (sec. XIII) — la prima largamente più volte rimaneggiata — la cattedrale di Melfi erroneamente data come interamente crollata e rifatta dopo il terremoto del 1851, dal Bertaux), anch'essa però molto alterata nel Cinquecento ed in tempi più vicini a noi; la cattedrale di Acerenza — di peculiare architettura romanico-normanna — anch'essa ricostruita nell'interno nel sec. XVI, e con l'alta cupola del sec. XIX, hanno offerto alla nostra osservazione questo fenomeno: che mentre gli elementi originari, specie quelli verticali, hanno opposto ottima resistenza al sussulto tellurico, riprendendo poi il loro equilibrio, le parti aggiunte sono crollate o sono rimaste in così precarie condizioni da dover essere demolite al più presto.

*
* *

E qui si presenta subito una questione delicatissima e di squisito valore tecnico.

Fatte le constatazioni suddette, non converrà — almeno per i monumenti di maggior grido — procedere ai restauri, col ridare agli edifizi le stesse proporzioni e forme primitive, e ripetendo i procedimenti tecnici degli antichi, anzichè applicare ad essi le moderne ma ignobili medicature di cemento, e rabberciare le lacune con espedienti e materiali ultra economici? Sarebbe, insomma, desiderabile che gli edifizi monumentali di più inte-

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)
LA TORRE ANTERIORE DEL CASTELLO DI MELFI ALL'INDOMANI DEL TERREMOTO 23-24 LUGLIO '30.

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)
LA CHIESA GOTICA DELLA SS. TRINITÀ DI VENOSA, TUTTA SCONVOLTA E ROVINATA IN ALTO DAL TERREMOTO, 23-24 LUGLIO 1930.

ressante fisonomia architettonica e cronologica non venissero ridotti a soli fossili da studio, ammantati — dove occorra — di leggere murature così dette asismiche; ma fossero al contrario reintegrati nelle proporzioni e nell'equilibrio delle loro masse e dei carichi originari, previo accurato esame delle fondazioni, in modo da far veramente rinascere e rivivere, ancora per molti secoli, il loro integrale aspetto.

Un caso affatto singolare è quello della seconda chiesa della Trinità di Venosa, di stile gotico cistercense, risalente ai Benedettini (primi del secolo XIII) e costruita — ma non mai finita — a spese delle macerie del prossimo anfiteatro romano. Tale vasta basilica incompleta, e per la quale sinora non si erano potuti eseguire lavori di rafforzamento e protezione, ha subìto notevoli danni tutt'ingiro alle sue strutture superiori (caduta di archi); ma è ovvio che

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)
[...]A CATTEDRALE DI RAPOLLA DOPO IL TERREMOTO DEL 23-24 LUGLIO 1930.

([illegible])

[illegible] TERREMOTO DEL 23-24 LUGLIO 1930.

ni gravi al prospetto ed al campanile; S. Anna; i Cappuccini; i « Morticelli », tutte di Melfi, ed altre non poche, che rivestono in ogni caso un peculiare carattere ambientale, in rapporto ai quartieri ed alle vecchie case fra cui sorgono, senza tener conto dei loro singoli pregi intrinseci, e che perciò meritano di essere conservate quanto più integralmente è possibile.

Le opere d' arte mobili, per fortuna non hanno questa volta risentito offese dalla caduta di frammenti murari. Solo nella cappella del Sacramento nella cattedrale di S. Gerardo a Potenza si è rotto il tabernacolo settecentesco di marmi rari intarsiati, posto sull'altare maggiore; e nella cattedrale di Venosa (oltre alla riapertura di vecchie lesioni nell'attiguo e coevo campanile del secolo XV)

per essa l'opera del restauratore dovrà limitarsi a ricollocare e rinsaldare a posto gli elementi precipitati, a correggere gli squilibri organici determinatisi in più punti, ed a conservare questo mirabile documento della genuina architettura medievale francese nelle nostre terre, naturalmente allo stato di rudero.

Del pari converrà procedere con criteri ricostruttivi meno rigorosi, ma lasciando sempre ben visibili le parti autentiche rimaste in piedi, nella numerosa serie di edifizi meno importanti e significativi, ma non meritevoli comunque d'essere cancellati e rinnovati interamente. Quanto si è fatto — purtroppo — in Calabria dopo il terremoto del 1908, non deve (e non può) ripetersi oggi.

Trattasi invero di chiese, talora vaste e fastose, come la matrice di Rionero che presenta la facciata nettamente distaccata e le ali lesionatissime; la matrice di Ripacandida dal bel portale lapideo (sec. XVI) e dalla caratteristica gradinata a « tenaglia », pure molto lesionata; la cattedrale dell'antichissima sede vescovile di Tricarico, lesionata nella cappella del battistero ed in altre parti (però non gravemente), mentre invece la torre campanaria accanto dovrà essere rinnovata nella sezione superiore; oppure di modesti edifizi sacri, quali ad esempio la chiesa parrocchiale di S. Lorenzo in Melfi, di forma ottagona baptisteriale e dal vetusto campanile ora dimezzato; la chiesetta settecentesca tutta affrescata di S. Donato di Ripacandida, ridotta in condizioni veramente precarie; il S. Antonio di Tricarico con dan-

(*fot. ing. Lojacono*)

FACCIATA DELLA CHIESA MATRICE DI RIPACANDIDA.

si è verificato questo: che il terremoto ha fatto « esplodere » verso l'interno (è stata infatti una vera e propria esplosione) un « tappo » di mattoni che obliterava la finestra dell'abside, ed i rottami sono andati addosso — danneggiandolo — ad un bell'organo settecentesco di legno scolpito e dorato, posto al disopra dell'altare maggiore.

Per il resto si è giunti in tempo ad evacuare le chiese più colpite di ogni suppellettile artistica, facendone dei depositi provvisori, bene ordinati e catalogati, in locali più sicuri. In qualche caso, trattandosi di cose d'arte ingombranti e la cui rimozione avrebbe messo a repentaglio la loro incolumità, come per i pregevolissimi legni dorati e scolpiti del Settecento esistenti nel presbiterio della cattedrale di Melfi, sotto la cupola fenduta e cadente (seggio vescovile sullo sfondo di un pannello ligneo che imita i serici arabeschi del broccato, pulpito ed altare), fu stabilito di proteggerle *in situ* mediante un blindaggio con « sacchetti a terra » e fascine, così da consentire ogni lavoro di demolizione e ripristino, senza apprensioni per la loro salvezza.

(*fot. della R. Soprintendenza bruzio-lucana*)
LA CHIESETTA ED IL CAMPANILE DI S. DONATO A RIPACANDIDA, DANNEGGIATISSIMI DAL TERREMOTO, 23-24 LUGLIO 1930.

Alla fase dei primi soccorsi e delle provvidenze immediate, è subentrato ora il periodo di più acconci ed organici ripari, i quali peraltro non debbono ritardare, in vista dell'avanzarsi dell'inverno.

Ma i fuochi nei cuori e nelle menti di tutti noi della giovine Soprintendenza di Reggio sono accesi, e si lavora già alacremente per assolvere il compito che ora il destino ci ha assegnato.

L'opera di soccorso ai monumenti non dovrà a nessun costo — oggi — essere inferiore a quella recata ai superstiti del disastro con tanta mirabile sollecitudine e larghezza. Mentre si tende a tutt' uomo a cancellare quanto più rapidamente sarà possibile le tracce dei danni nei paesi colpiti, non si può ammettere che gli edifizi monumentali, imperituri testimoni dell'antica e tenace famiglia italica dei Lucani attraverso il millenario sviluppo della sua storia, restino troppo a lungo con le ferite aperte e con i segni preannunziatori della loro totale — e forse imminente — rovina.

EDOARDO GALLI.

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

Prossima riapertura delle scuole alberghiere.

Per iniziativa dell'ENIT e con l'appoggio morale e finanziario degli enti interessati, saranno riaperti, per l'anno scolastico 1930-1931, i corsi delle Scuole Pratiche dell'Albergatore a Bolzano e a Montecatini. Ai corsi, che avranno inizio il 5 novembre prossimo, possono partecipare quei giovani che abbiano superato i 15 anni e non oltrepassato i 22, i quali siano in possesso della licenza di istituto tecnico inferiore o di scuola complementare o di altro titolo equipollente per la scuola di Montecatini; di licenza di scuola commerciale o certificato di promozione dalla quarta classe di scuola media o altro titolo equipollente per quella di Bolzano.

Per informazioni e per le iscrizioni, gli interessati possono rivolgersi alle direzioni delle scuole o all'ENIT, via Marghera 6, Roma.

Anche a Torino, nel prossimo novembre la « Pro Piemonte » aprirà il nono corso della sua « Scuola Pratica dell'Albergatore ». Il corso dura da novembre a tutto giugno ed ai licenziati viene consegnato, come per le altre scuole alberghiere, un certificato rilasciato dall'ENIT da servire loro di presentazione e raccomandazione per essere assunti in servizio dagli albergatori con preferenza su altri, come da disposizione contenuta nel contratto di lavoro.

Per il coordinamento delle iniziative turistiche nazionali.

Il Ministero dell'Interno ha inviato ai Prefetti una circolare in cui si ravvisa la opportunità che i Podestà e i presidenti delle aziende autonome di cura, tutte le volte in cui prendano iniziativa di promuovere manifestazioni, raduni o convegni di carattere turistico, ne diano comunicazione all'ENIT.

I Prefetti a loro volta hanno impartito disposizioni in tal senso agli Enti dipendenti. L'attività turistica nazionale avrà così un nuovo fattore di coordinamento. Ogni manifestazione che ad essa si riferisca non potrà quindi esplicarsi se non nella perfetta conoscenza dell'Ente Turistico dello Stato, ai fini [illegible] dell'azione coordinatrice.

Per i prezzi degli alberghi.

[illegible] riunita recentemente presso l'ENIT, la [illegible] consultiva degli alberga- [illegible] prezzi negli alberghi è [illegible] ssità di promuovere [illegible] alla legge del 1926 per quanto ri- [illegible] esposizione nelle camere dei prezzi, [illegible] almente non rispondono più alle [illegible] ne, facendo ingiustamente [illegible] Nazi [illegible]

È stato fra l'altro deciso di rendere ufficiale il volume de « Gli alberghi in Italia », stabilendo il prezzo medio e massimo delle camere, e di fare del volume stesso una pubblicazione semestrale, che possa adeguarsi ai prezzi stagionali. In ogni albergo dovrà essere esposto un quadro con l'estratto dei prezzi e affisso accanto al quadro stesso il volume dell'ENIT, come usano i vagoni letto con l'orario ferroviario. Sono stati poi trattati altri argomenti riguardanti la classificazione degli alberghi, il censimento generale degli stessi ed un concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi.

Il Concorso dell'ENIT per il miglior articolo di propaganda turistica sull'Italia.

Il 31 dicembre p. v. scade il termine di presentazione dei lavori per il Concorso Internazionale per il miglior articolo di propaganda turistica sull'Italia bandito dall'ENIT.

Le condizioni sono le seguenti:

1) È lasciata libera ai concorrenti la scelta della materia e della forma dell'articolo.

2) L'articolo deve contenere in via di massima da 1000 a 6000 parole.

3) Deve essere corredato da almeno due illustrazioni.

4) L'articolo deve essere scritto in una delle lingue: francese, inglese, tedesca, spagnuola e dovrà essere pubblicato dall'autore in un giornale o rivista che non si stampi in Italia, e non oltre il 31 dicembre 1930.

5) I concorrenti dovranno far pervenire alla Direzione Generale dell' ENIT (Ufficio Stampa) 6 - Via Marghera - Roma, 5 copie del giornale o rivista ove l'articolo è stato pubblicato.

6) I lavori verranno sottomessi ad una giuria presieduta dal Direttore Generale dell'ENIT, di cui faranno parte:

Un Delegato dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo;

Un rappresentante della Direzione Generale delle Belle Arti;

Un rappresentante del Touring Club Italiano;

Un funzionario dell'ENIT, segretario.

7) All'autore dell'articolo giudicato migliore sarà conferito un premio di Lire 5.000. Altri articoli potranno essere premiati con medaglie d'oro e d'argento. A tutti i concorrenti non premiati sarà data una medaglia di bronzo.

8) Gli articoli premiati potranno essere diffusi radiofonicamente — integralmente od in parte — per mezzo del Radio-Giornale dell'ENIT.

VITA DEL TOURING

VERSO I 400.000 SOCI.

Agli amici di buona volontà!

La meta dei 400.000 Soci si avvicina sempre più. La colonnina del mercurio sale con ritmo continuo e metodico — alla fine di settembre era già sui 387.000. Non mai le Statistiche del Touring raggiunsero tale limite.

Occorre però creare la temperatura necessaria perchè il termometro del Touring possa corrispondere alla nostra attesa; e questa temperatura, trattandosi di un termometro metaforico, è naturalmente metaforica e si risolve nell'entusiasmo con cui gli amici contribuiscono alla nuova affermazione del sodalizio.

In breve, occorre che ognuno di voi si senta mobilitato per la buona battaglia e si adoperi a tutt'uomo per procurare nuovi Soci.

Impresa facile se si pon mente ai tanti benefici che il Touring assicura (sconti, agevolazioni, consulenze, riduzione del 50 % per l'acquisto di tutte le pubblicazioni e carte del Touring, ingresso gratuito nei Musei, Gallerie, zone archeologiche, ecc.), ai cospicui doni che ogni anno vengono distribuiti, alla parte che il Touring rappresenta nella vita del Paese e alla soddisfazione morale che ai suoi aderenti ne consegue.

Ma lo strumento più efficace per questa azione di propaganda è la collezione « Attraverso l'Italia », di cui il primo volume *Piemonte* ha sollevato così entusiastica ammirazione e determinato un così pronto incremento delle associazioni. Occorre che i nostri amici sappiano sfruttare questa fortunata situazione, facendo presente ai candidati che il volume che i Soci del 1930 ricevono gratuitamente insieme con altre pregevoli pubblicazioni (4° volume della *Guida delle Strade di Grande Comunicazione*, due fogli di Napoli e dintorni della grande *Carta delle Zone Turistiche al 50.000*) per la tenue quota di L. 15,20 annue, a cominciare dal 1931 dovrà venire acquistato al prezzo di copertina di L. 20 per i Soci e di L. 40 per i non Soci.

Il momento appare insomma quanto mai propizio alla propaganda.

Quando avremo attinto la vetta « ch' è principio e cagion di *tanta* gioia », riprenderemo il cammino verso una meta più eccelsa; ma per ora dobbiamo avere di mira la quota 400.000, che rappresenta già una grande affermazione.

Dopo questo fervorino, voi sapete qual'è il vostro dovere: bloccare il primo conoscente, amico o familiare che vi capita innanzi, e farlo Socio del Touring.

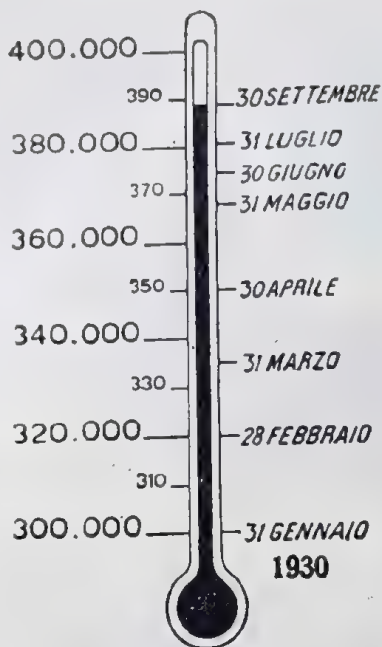
E', oltre tutto, un buon mezzo per rinsaldare l'affetto con quell'infallibile vincolo che è la riconoscenza, perchè potete star certi che, appena ricevuto il blocco delle pubblicazioni 1930 — e la nostra Amministrazione ne farà immediato invio, insieme col distintivo e la tessera — il nuovo Socio si ricorderà delle poche lirette versate nelle vostre mani ed esclamerà in cuor suo: « Ma che brav'uomo! ».

E altrettanto diremo noi, per parte nostra.

All'opera dunque, o amici, per le migliori fortune del Touring e per il potenziamento della sua nobile attività!

L'elenco degli affiliati al T. C. I.

Come è noto, il nostro *Annuario Generale* reca l'indicazione degli alberghi esistenti nelle singole località, distinguendo con speciali caratteri quelli affiliati e indicando anche per questi ultimi la misura dello sconto concesso ai Soci. Altrettanto dicasi per le farmacie, autorimesse, rivendite di benzina e lubrificanti, meccanici e rivendite di fotografie locali. I negozi e le ditte varie che concedono sconti sono invece indicati in uno speciale opuscoletto — intitolato « Ribassi e Facilitazioni concessi ai Soci del T. C. I. » — che di frequente si ristampa e che viene posto in vendita ai Soci a L. 2.

E' ora da notare che il nostro *Annuario Generale*, distribuito ai Soci nel 1929, fu allestito sullo scorcio del 1928 e pertanto la situazione di fatto degli affiliamenti non è più la medesima. Nuovi alberghi, nuove autorimesse, ecc., sono venuti ad aggiungersi alla lista di quelli affiliati; altri hanno cessato dall'affiliamento. Aggiungasi poi che l'*Annuario* essendo — come si è detto — di competenza

del 1929, tutti coloro che hanno avuto il torto di iscriversi al Touring dopo il 31 dicembre di quell'anno non hanno potuto averlo.

Appare pertanto evidente l'opportunità di stampare cioè, e di porre in vendita ai Soci al puro prezzo di costo, un opuscoletto, analogo a quello più sopra citato, che contenga la situazione di fatto degli affiliati al momento attuale. Tale opuscoletto potrà anche, entro certi limiti, essere tenuto a giorno, per quanto riguarda gli alberghi, da parte dei Soci diligenti, inquantochè quasi in ogni numero di questa Rivista, e in questa rubrica, viene, e continuerà a venir pubblicato, l'elenco delle variazioni avvenute negli alberghi affiliati.

Il nuovo opuscolo, che avrà il titolo: « Gli Affiliati al T. C. I. » verrà ristampato con una certa frequenza (almeno semestralmente) con i debiti aggiornamenti, cosicchè il Socio potrà con lievissima spesa essere sempre fornito di un elenco al corrente di tutte le ditte, esercizi, ecc., che gli concedono facilitazioni.

I Soci che desiderano acquistare il volumetto del quale si tratta — la cui prima edizione vede la luce in questi giorni — vogliano richiederlo a questa Sede accompagnando l'ordinazione con un versamento in conto corrente postale o con un vaglia di L. 2,50.

La nostra guerra.

Con la pubblicazione del V ed ultimo libro della « Guida dei Campi di Battaglia », quello relativo al Piave ed al Montello, la serie di questi volumi poteva considerarsi completa. Essi però davano soltanto una visione parziale: quella dei singoli teatri d'operazioni e degli avvenimenti che vi si svolsero: mancava un quadro dell'insieme della nostra guerra e di tutto ciò che vale ad affermare l'audacia e la grandiosità del nostro titanico sforzo. Il Touring sentì perciò l'opportunità di allestire un sesto volume il quale abbracciasse l'intiero teatro della guerra sul fronte italiano, e contenesse, in sintesi, l'esame di esso sotto l'aspetto geografico e storico-militare.

In base a tale concetti si delineò subito la struttura del nuovo volume; uno studio complessivo della frontiera; un cenno sulle forze contrapposte e sui piani d'operazioni dei due Eserciti avversari; un riassunto degli avvenimenti svoltisi dallo Stelvio al mare; un itinerario generale per guidare il visitatore.

La compilazione del lavoro venne affidata ad un nostro noto e valente collaboratore: il Magg. Dott. Comm. Amedeo Tosti, dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, e questi ha disimpegnato l'incarico con la consueta competenza ed efficacia, mettendo nella sua giusta luce il valore del nostro intervento nell'immane conflitto. L'opera è corredata di chiari schizzi topografici e delle fotografie dei Capi Supremi dell'Esercito e della Marina.

Questa pubblicazione del T. C. I. costituisce veramente una succinta e succosa storia popolare della nostra guerra, destinata ad avere larga diffusione in tutti gli ambienti; e ciò in ragione appunto delle doti che la distinguono: semplicità, esattezza, obiettività. E confidiamo anche che — varcati i confini della Patria — essa valga a far giustamente apprezzare il peso che la nostra spada rappresentò sulla bilancia della Vittoria.

Prezzo: alla Sede, L. 5; Italia e Colonie, L. 6; Estero, L. 8.

In memoriam.

Il Touring ha perduto uno dei suoi amici della prima ora: il Cav. Rag. Rosolino Vaccarossi, che da parecchi anni era, coi fratelli, rappresentante in Italia della Ditta Michelin.

Il Vaccarossi, uomo di sport e di turismo, simpatizzava profondamente colla nostra Istituzione. Ricordiamo in particolar modo il suo concorso nella costituzione della Società anonima per l'Albergo Touring, del cui Consiglio fece lungamente parte.

Ispirandosi alla nobile tradizione, il nipote, Dott. Pompeo, fiduciariamente delegato dal nostro compianto Amico a distribuire una cospicua somma in opere di beneficenza, destinò diecimila lire al *Villaggio Alpino del Touring*. Noi uniamo qui all'espressione del nostro sentito rimpianto per la dolorosa perdita dell'affezionatissimo Consocio, quella della nostra viva gratitudine per il generoso dono.

Alberghi affiliati al T. C. I. e che concedono Sconti ai Soci.

QUINTO ELENCO A TUTTO IL 31 AGOSTO 1930 - VIII.

CAGLIARI: *Albergo Italia*, Via Sardegna, 11, Cat. C. Camere 21, letti 29; sconto 10 %.
CIVITACASTELLANA (Viterbo): *Albergo Ristorante Excelsior*, Corso Umberto, 118, Cat. C. Camere 6, letti 10; sconto 10 %.
LODI (Milano): *Albergo Ferrovie*, Viale Stazione, Cat. C. Camere 12, letti 15; sconto 5 %.
ROMA: *Albergo Locarno*, Via Della Penna, 22, Cat. B. Camere 50, letti 80; sconto 10 %.
SALA CONSILINA (Palermo): *Albergo Pepe*, Via Entrata Garibaldi, Cat. C. Camere 20, letti 30; sconto 5 %.
SALSOMAGGIORE (Parma): *Ristorante Bar S. Carlo*, Viale dei Colli, 11, Cat. C. Camere 20, letti 32; sconto 5 %.
SALTINO (Firenze): *Albergo Milton*, Cat. B. Camere 80, letti 120; sconto 5 %.
SAN CANDIDO (Bolzano): *Albergo Sole Paradiso*, Via Sesto, 141, Cat. B. Camere 70, letti 90; sconto 5 %.
SAN REMO (Imperia): *Albergo Villa Italia*, Via XX Settembre, 7, Cat. B. Camere 28, letti 44; sconto 5 %.
TAORMINA (Messina): *Albergo Victoria*, Via Umberto, 101, Cat. B. Camere 30, letti 50; sconto 10 %.

ESTERO.

BARCELLONA (Spagna): *Regina Hôtel*, Via Vergora, 2468, Cat. A. Camere 200, letti 304; sconto 10 %.
BUDAPEST (Ungheria); *Hôtel Astoria*, Kossuth L. 19, Cat. A. Camere 180, letti 260; sconto 10 %.
— *Hôtel Palace*, Ràkòczi-ut, 43, Cat. A. Camere 130, letti 190; sconto 10 %.
LOURDES (Francia): *Hôtel Majestic*, Via Chaussée Marenssint, Cat. B. Camere 30, letti 55; sconto 10 %.

ALBERGHI CHE HANNO CESSATO L'AFFILIAMENTO.

COMELICO SUP., FRAZ. VALGRANDE (Belluno): *Albergo Valgrande.*
COMELICO SUP., FRAZ. PADOLA (Belluno): *Albergo Amati.*
GALLARATE, FRAZ. CRENNA (Varese): *Albergo Grande Italia.*
ALLEGHE, FRAZ. MASARÈ (Belluno): *Albergo Monte Civetta.*
MELZO (Milano): *Albergo del Vapore.*
POMPEI (Napoli): *Albergo Santuario e della Nuova Pompei.*
RONCIGLIONE (Viterbo): *Albergo Aquila d'Oro.*
S. GIOVANNI BIANCO (Bergamo): *Albergo S. Giovanni.*
SALSOMAGGIORE, FRAZ. TABIANO TERME (Parma): *Albergo Roma.*
FIVIZZANO, FRAZ. EQUI (Massa Carrara): *Albergo Radium.*
MESSINA: *Albergo Trinacria.*
SCANDIANO (Reggio Emilia): *Albergo Isolabella.*
S. GIORGIO PIACENTINO (Piacenza): *Albergo Grande.*
TAORMINA (Messina): *Pensione Riis.*

NOTIZIE ED ECHI

MOTOCICLISMO

Motociclette esistenti nei varî paesi del mondo.

Nel nostro numero di settembre pubblicammo una notizia riguardante la circolazione motociclistica mondiale in rapporto a quella automobilistica. Diamo ora più precisi dati, dai quali risulta il sensibile incremento della produzione e della circolazione motociclistiche nello scorso anno. Infatti nel 1929 il numero di motociclette in circolazione nei varî paesi del mondo sarebbe — secondo dati recentemente pubblicati nel *Commerce Reports* — aumentato del 16 %, segnando quindi la stessa percentuale di aumento verificatasi nel corso di questi ultimi cinque anni.

Al contrario di quanto avviene per le automobili, l'Europa occupa nel traffico motociclistico un posto di assoluto predominio: l' 84 % circa delle motociclette attualmente esistenti nel mondo (e precisamente 2.224.656 macchine su 2.625.200) circolano infatti nel nostro continente, il quale ha segnato durante lo scorso anno la maggiore percentuale d'aumento (19 %).

Viene al secondo posto l'America, rimasta, si può dire, stazionaria durante lo scorso anno, seguìta a breve distanza dall'Asia, che ha aumentato la sua quota del 15 %, nonchè dall'Oceania (+ 5 %) e dall'Africa, la quale è retroceduta, segnando una diminuzione dell'1,7 % in confronto all'anno precedente, che aveva invece segnato un forte aumento (20 %) rispetto al 1927, come è facile rilevare dal seguente prospetto:

REGISTRAZIONI DI MOTOCICLETTE PER CONTINENTI AL 1° GENNAIO DEGLI ANNI CONTROINDICATI.

Continenti	1926	1927	1928	1929	1930
Europa ...	1.087.900	1.320.601	1.577.167	1.877.899	2.224.656
America ..	162.653	151.617	140.847	139.386	139.359
Oceania ..	103.593	103.011	119.951	122.107	128.071
Asia	44.303	50.098	53.839	61.929	71.223
Africa	36.698	49.393	52.499	62.977	61.891
Totale	1.435.147	1.674.720	1.944.303	2.264.298	2.625.200

Secondo calcoli americani i fabbricanti europei avrebbero aumentato la loro produzione del 25 % nel 1929, mentre invece quelli del Nord America l'hanno contratta del 7 %.

Riportiamo qui di seguito il numero di motocicli registrati nei varî paesi del mondo all'inizio del 1930.

Paesi		Motocicli
Aden		46
Africa Occ. brit.		—
Sierra Leone		310
Gambia		36
Nigeria		2.100
Costa d'Oro		697
Africa Occ. francese	(1)	564
Africa Or. brit.		4.772
Mozambico (Africa Or. portoghese)		375
Africa Eq. francese		151
Africa Sud Occ. brit.		120
Albania		5
Algeria		2.650
Angola		1.500
Antigua		17
Argentina		2.007
Australia		90.114
Austria		44.059
Azzorre		38
Bahamas		15
Barbados		113
Belgio		43.000
Bolivia		149
Brasile		2.500
Bulgaria		471
Canadà		8.804
Ceylon		3.423
Cile		372
Cina escluso Hong-Kong		2.419
Congo belga		1.500
Cook (isole)		7
Corea		725
Costa Rica		125
Cecoslovacchia		29.580
Cipro		358
Cuba		476
Danzica		1.035
Danimarca		29.000
Dominica		14
Equatore		19
Egitto		3.203
Eritrea		53
Estonia		880
Etiopia		38
Fiji Isole		173
Filippine	(1)	703
Finlandia		4.760
Francia		405.513
Germania		650.000
Giamaica		679
Giappone		22.922
Gibilterra		46
Grecia		600
Grenada		60
Guadalupa		164
Guam	(1)	15
Guatemala		210
Guiana brit.		296
Guiana olandese		90
Guiana franc.		10
Haiti		37
Hawaii		237
Hegiaz		3
Honduras		40
Hong-Kong		460
India		15.829
Indie Or. olandesi		13.333
Indie Occ. olandesi		125
Indocina francese		2.199
Iraq		199
Irlanda (S. L.)		7.591
Islanda		25
Italia		80.622
Lettonia		1.174
Liberia	(1)	18
Libia		136
Lituania		950
Lussemburgo		2.018
Madagascar		1.347
Madera		20
Malesia		6.000
Malta		353
Marocco: Francese		1.200
Marocco: Zona intern.		86
Marocco: Spagnuolo		44
Martinica		175
Maurizio		136
Messico		550
Monaco		200
Monserrato	(1)	2
Nuova Caledonia		100
Nuove Ebridi		2
Nuova Zelanda		37.355
Nicaragua		105
Norvegia		5.857
Olanda		31.000
Oman		1
Palestina		241
Panama	(1)	149
Papua (N. Guinea)		8
Paraguay		8
Persia		345
Perù		350
Polonia		5.066
Portorico		105
Portogallo		2.650
Gran Bretagna: Is. del Can.		1.456
Gran Bretagna: Inghilterra		640.724
Gran Bretagna: Irlanda N.		8.052
Gran Bretagna: Scozia		53.831
Gran Bretagna: Galles		37.645
Repubblica Domenic.		65
Riun. Isole		97
Romania		2.000
Russia		8.500
S. Cristoforo Nevis		6
S. Lucia		22
St. Pierre et Miquelon		3
Salvador		148
Samoa Occidentale		9
Seychelle Isole		30
Siam		650
Siria		258
Società Isole		51
Somalia: Britannica		2
Somalia: Francese		34
Somalia: Italiana		48
Spagna		11.518
Stati Uniti		119.396
Sudan anglo-egiz.		337
Sud Africa brit.		35.450
Svezia		54.846
Svizzera		45.248
Taiwan (Formosa)		120
Terranova		93
Tonga Isola		15
Trinidad e Tobago		900
Tunisia		1.200
Turchia		500
Ungheria		10.365
Unione Sud Afric.		35.245
Uruguay		200
Venezuela		750
Vergini Isole		10
Yemen		7
Yugoslavia		3.450
Totale generale		2.625.200

(1) Dati del 1° gennaio 1929.

Benzina e Motor-oils
SHELL
1929
Non andate fuori strada:
la strada maestra!
SOCIETÀ "NAFTA" GENOVA

La V Coppa delle Mille Miglia ad aprile.

La V Coppa delle Mille Miglia è fissata nel calendario internazionale all'11-12 aprile 1931.

Tra le cronache automobilistiche e sportive italiane dense di avvenimenti in ogni campo, questa gara bresciana merita una particolare attenzione, poichè essa, oltre che consacrare campioni, indica i progressi raggiunti dalla tecnica e dalla meccanica.

Per dar modo ai corridori non professionisti di partecipare alla gara, si stanno studiando alcune modifiche da apportare al Regolamento senza che questo abbia ad essere intaccato nei caratteri essenziali.

La V Coppa delle Mille Miglia servirà a dimostrare ancora una volta all'Estero che in Italia oggi si lavora e si studia e tutto si osa, così nelle competizioni sportive come in ogni altro campo della vita nazionale.

Il pagamento delle tasse automobilistiche.

Com'è noto, il Ministro delle Finanze ha consentito l'anticipato pagamento della tassa di circolazione automobilistica per l'anno 1930, con la detrazione di due terzi, a cominciare dal 22 corrente. Di questa facilitazione possono giovarsi anche le macchine nuove che, mediante il pagamento del diritto fisso di L. 10, potranno ottenere il disco-contrassegno valido per la circolazione sino al 31 marzo 1931.

Per la disciplina degli autoservizi pubblici.

L'Ispettorato generale delle ferrovie e tranvie presso il Ministero delle Comunicazioni, dato lo sviluppo sempre crescente degli automezzi, ha emanato alcune disposizioni per disciplinare la vasta materia dei servizi pubblici.

Fin dall'anno scorso era stato predisposto che le vetture in servizio sulle linee tranviarie urbane e le autovetture destinate al servizio pubblico e a quello di piazza fossero contraddistinte, a cura dell'azienda o della ditta esercente, mediante apposita verniciatura, e fornite di speciali distintivi caratterizzanti il servizio pubblico. Dagli accertamenti ora eseguiti al riguardo si è rilevato che, per quanto la maggior parte dei veicoli sia stata già verniciata nel modo stabilito, tuttavia ne rimane ancora da colorire una quantità tale che è da prevedere non riuscirà possibile il completo adempimento della prescrizione. In considerazione di tale fatto è stata concessa un'ulteriore, e definitiva, proroga del termine in parola fino al 21 dicembre prossimo, avvertendo però che alla scadenza del termine stesso tutte le aziende tranviarie e le ditte esercenti autoservizi pubblici dovranno anche aver fornito al personale dipendente la speciale divisa. I prefetti sono stati incaricati di portare a conoscenza dei Comuni e delle aziende la concessa proroga, con avvertenza che al 1° gennaio prossimo non sarà più permessa la circolazione delle vetture tranviarie e degli autoveicoli adibiti al servizio pubblico che non siano verniciati e contraddistinti nei modi stabiliti.

L'Italia al primo posto nel mercato automobilistico del Canton Ticino.

Gli autoveicoli in circolazione nel Canton Ticino, secondo dati offerti dal Foglio Ufficiale e divulgati dall'Istituto Nazionale di Statistica, sono 2270 con un aumento di 172 unità in confronto allo scorso anno. Più precisamente: 1604 automobili, 52 autobus per il trasporto di più di otto persone, 614 autocarri.

L'Italia si mantiene tuttora vantaggiosamente al primo posto con un totale di 1146 unità e precisamente con 820 automobili, 291 autocarri, 35 autobus.

Il secondo posto appartiene all'America, la quale, avvicinandosi rapidamente all'Italia, distanzia in misura notevole le altre nazioni. Essa ha poi il primato assoluto per numero di marche (38), parecchie delle quali rappresentate da una o da poche unità. La Francia è al terzo posto con 271 macchine (contro 253 dell'anno precedente).

La Svizzera conserva la sua posizione fornendo prevalentemente i potenti autocarri e gli autobus, nei quali si è specializzata. Segue la Germania con 20 marche e 134 unità. A grande distanza vengono poi il Belgio con 11 macchine, l'Austria con 10, l'Inghilterra con 7, la Spagna con 2 e infine la Cecoslovacchia con una sola vettura.

La prima constatazione in quel mercato, è il fenomeno della rapida ascesa della quota americana, ed in secondo luogo la rapida diffusione delle macchine economiche. Quest'ultima è un fatto naturale che s'accompagna con l'adozione dell'automobile da parte del ceto popolare; onde la gara delle più potenti Case costruttrici per offrire modelli perfetti e popolari.

In questo campo si batte vittoriosamente la Fiat, che ha segnato quest'anno un aumento di 73 macchine, notevole, per quanto inferiore a quello dell'anno precedente che fu di 265 unità.

Il Terzo Mercato di Autoveicoli usati a Padova.

L'Ente per la Fiera di Padova, sulla scorta dei risultati delle due precedenti manifestazioni, ha deciso di tenere nel prossimo novembre il suo Terzo Mercato d'Autoveicoli usati, che, come i precedenti, troverà posto nei grandi quartieri di via Tommaseo.

La significativa assoluzione di un automobilista.

Benchè di modesta portata giudiziaria, ci sembra tuttavia meritevole di segnalazione, per il suo significato, quanto è accaduto al signor T. M. Nifosì di Ragusa, contro il quale, il 17 luglio u. s., era stata elevata contravvenzione « per aver circolato con una automobile avente la targa posteriore illeggibile perchè sporca di polvere ».

L'interessato fece opposizione al decreto penale che lo condannava a L. 100 di ammenda a norma dell'art. 76 del R. Decreto 2 dicem-

SPEDIZIONE

On. BARAGIOLA - Conte DURINI

*Alla Fabbrica Bresciana Automobili «**O. M.**» è pervenuto il seguente telegramma:*

" Brescia-CHISIMAIO 768 58.59 15/8 17/ VRMR

" LIETI COMUNICARVI AVERE CONCLUSO OGGI TRA-
" VERSATA AFRICA stop VOSTRE MACCHINE VINSERO
" MERAVIGLIOSAMENTE OGNI DIFFICOLTÀ STAGIONE ET
" TERRENO stop NESSUN CAMBIAMENTO DI ORGANO NÈ
" DI PEZZO NESSUN LOGORIO stop POTREBBERO RIPER-
" CORRERE STESSA VIA stop VOSTRA CASA PUÒ REGI-
" STRARE CON ORGOGLIO ALTRA VITTORIA TECNICA ET
" SPORTIVA ET DANDO NUOVA AFFERMAZIONE SUPERIORITÀ
" INDUSTRIA NAZIONALE. SALUTI - BARAGIOLA DURINI ".

L'ECCELLENZA DEI PRODOTTI

è ancora una volta confermata dalla grandiosa importanza del *raid* che ha permesso agli intrepidi esploratori italiani di tracciare per primi una via di comunicazione nell'Africa Centrale, fra l'Atlantico e l'Oceano Indiano, attraverso zone non del tutto esplorate e quasi prive di strade, dall'Angola al Congo Belga, al Tanganica, al Kenya fino a raggiungere la Somalia.

Società Anonima **O. M.** - Fabbrica Bresciana Automobili

Capitale L. 8.000.000 interamente versato

Sede: MILANO - Direzione ed Amministrazione: BRESCIA

bre 1928, N. 3179, e venne assolto dal Pretore di Ragusa perchè il fatto non costituiva reato, riconoscendo la sentenza che « l'impolveramento della targa è inevitabile quando l'autoveicolo cammina in vie polverose ».

L'Italia al XXIV Salone di Parigi.

Il 2 ottobre u. s. si è inaugurato al Grand Palais di Parigi il XXIV Salone dell'Automobile, al quale han partecipato sei Case italiane, una cinquantina di francesi, ventuna americane, otto tedesche, mentre meno nutrite erano le rappresentanze dell'industria inglese, austriaca, belga e di altri paesi.

L'industria italiana vi è degnamente rappresentata, e si è imposta all'ammirazione del pubblico per il valore tecnico e costruttivo, nonchè per la eleganza delle linee, che rivela, se mai ce ne fosse il bisogno, la genialità dei nostri carrozzieri.

La Bianchi ha esposto un modello assolutamente inedito anche in Italia: la nuova « otto cilindri », di 2900 cmc. di cilindrata, fornita dei più moderni perfezionamenti. Il motore è munito di carburatore a tipo invertito, che tende a eliminare le difficoltà nell'alimentazione dei motori che abbiano più di quattro cilindri; anche per l'accensione vien seguita la nettissima tendenza del giorno a sostituire il magnete con un sistema a batterie e distributori; per quanto riguarda il telaio, esso è costruito secondo il nuovo criterio dell'irrigidimento a mezzo di traverse e crociere.

Grande successo, specialmente per l'armonia della linea, è stato riportato dall'Alfa Romeo 175 cmc. a 6 cilindri e dai tre tipi a 8 cilindri dell'Isotta Fraschini.

La Lancia espone tre « Dilambda » che già furono ammiratissime l'anno scorso al XXIII Salone. Due modelli che interessano il pubblico sono la 6 e la 8 cilindri esposte da Ansaldo, per quanto già note al pubblico internazionale, specialmente per le loro qualità di montagna.

Il sesto « stand » italiano è occupato dalla Fiat, ormai nota e diffusa in Francia come poche Case francesi lo sono. La Casa torinese espone la « 514 » che per il Salone di Parigi costituisce una novità, anche se questo modello è già ben conosciuto a Parigi e in Francia, nonchè i modelli « 521 C » e « 525 S » già noti anche al Salone parigino.

Fra i modelli originali del Salone è ancora la Bugatti a 16 cilindri, già esposta lo scorso anno, alla quale fa degna contrapposizione la minuscola 2 cilindri Huascar, il cui tipo « torpedo » a serie è venduto a 8800 franchi.

Le Case americane Cord e Ruston e quelle francesi Tracta e Bucciali presentano dei modelli a trasmissione anteriore, che però non costituiscono una novità di questo anno. L'americana Franklin presenta infine una vettura con motore raffreddato ad aria.

Insomma, di vere e proprie « rivoluzioni » non se n' è avute. Si sono bensì rivelate alcune tendenze generali, come: una ripresa di 4 cilindri per le vetture utilitarie; un regresso di 6 cilindri e un aumento, per le vetture potenti, degli 8 cilindri, sia in linea che a V; tendenza per le vetture di grande potenza a portare il numero dei cilindri a 12. Per questi modelli a grande cilindrata, viene applicata la doppia accensione, a magnete e a batterie con distributore, mentre nelle vetture di minore potenza va generalizzandosi l'uso della accensione a batterie, in sostituzione di quella a magnete.

Per quanto riguarda il cambio di velocità, può notarsi che due Case, Bianchi e Renault, finora fedeli al cambio separato, lo hanno ora adottato in blocco con il motore.

Generalizzandosi l'uso dei freni sulle quattro ruote, sempre più perfezionato in modo che si ritiene debba presto sparire il « servofreno » che tanto successo aveva ottenuto negli ultimi anni. Per i telai, abbiamo accennato alla ricerca di maggior rigidità a mezzo di traverse e crociere.

A circa un migliaio ammontano gli espositori di accessori. Fra gli italiani segnaleremo Marelli, Pirelli, Memini, Borgo e la società di cuscinetti a sfere R. I. V.

Per quanto riguarda i prezzi si può forse notare una leggerissima tendenza ai ribassi.

Il Salone di Berlino rimandato a febbraio.

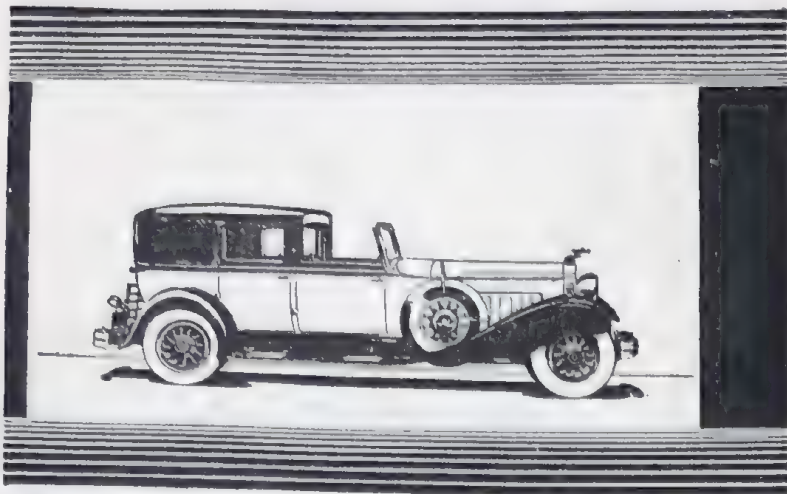
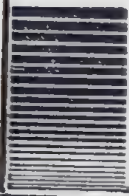
L'*Allgemeine Automobil-Zeitung* dà notizia che durante l'Assemblea Generale del « Reichsverband der Automobilindustrie » venne stabilito di rimandare provvisoriamente il Salone Internazionale di Berlino, che si doveva tenere il prossimo novembre, al febbraio del 1929.

Cipro non vuole autoveicoli con guida a sinistra.

Un decreto in data 17 luglio u. s. proibisce l'importazione in Cipro di autoveicoli con guida a sinistra.

Aumenti dei dazi sugli autoveicoli in Spagna.

I dazi doganali spagnoli sugli autoveicoli sono stati recentemente modificati come segue:

	Pesetas al kg.
Velocipedi e loro pezzi staccati, finiti o no	5,00
Motociclette con o senza sidecar, loro pezzi staccati, finite o no	4,00
Accessori per velocipedi e motociclette	5,00
Automobili:	
Accessori per velocipedi e motociclette	5,00
Automobili:	
Châssis con motore:	
a) fino al peso di 800 kg. inclusi	1,50
b) da più di 800 a 1200	1,80
c) da più di 1200 a 1600	2,10
d) da più di 1600 a 2000	2,40
e) da più di 2000 a 2400	3,00
f) oltre 2400	3,60
Automobili con carrozzeria aperta:	
a) fino al peso di 800 kg. inclusi	1,65
b) da più di 800 a 1200	1,98
c) da più di 1200 a 1600	2,31
d) da più di 1600 a 2000	2,64
e) da più di 2000 a 2400	3,30
f) da più di 2400	3,96
Automobili con carrozzeria chiusa:	
a) fino al peso di 800 kg. inclusi	1,80
b) da più di 800 a 1200	2,16
c) da più di 1200 a 1600	2,52
d) da più di 1600 a 2000	2,88
e) da più di 2000 a 2400	3,60
f) da più di 2400	4,32

Automobili lubrificate con olio d'oliva.

E' stato esperimentato con successo in Spagna l'uso dell'olio di oliva quale lubrificante per gli autoveicoli. La prova è stata effettuata sul percorso Siviglia-Madrid con un consumo totale di un litro di olio.

L'esperimento è stato promosso dai produttori spagnoli di olio di oliva, nella speranza di diffondere l'uso di detto prodotto in sostituzione di quello minerale per la lubrificazione degli autoveicoli. Questo contribuirebbe a risolvere il grave problema della sovraproduzione dell'olio di oliva nella Spagna.

Contrazione nella produzione automobilistica americana.

Durante il luglio u. s. l'andamento della produzione automobilistica negli Stati Uniti è stato caratterizzato da un generale rallentamento, attribuibile, secondo quanto viene comunicato da New York all'Istituto Nazionale delle Esportazioni, alla chiusura delle più importanti fabbriche che quest'anno prolungarono l'usuale periodo di vacanze estive, allo scopo di smaltire parte delle disponibilità, prima di iniziare la produzione dei nuovi modelli di metà estate.

In base all'attività prevalsa nelle fabbriche nord-americane, si ritiene che la produzione del mese di luglio sia risultata notevolmente inferiore a quella dei mesi precedenti e forse anche inferiore a quella di gennaio, che fu caratterizzata, come è noto, da un notevole rallentamento produttivo stagionale.

Il numero di autoveicoli prodotti durante lo scorso mese, non sarebbe infatti ammontato che a 220.000 unità, contro 335.475 del mese di giugno (di cui 289.245 costituite da autovetture) e 417.406 (di cui 362.522 autovetture) del maggio.

La produzione complessiva dei primi sette mesi di quest'anno sarebbe quindi ammontata a 2.481.910 unità, con una contrazione di oltre un milione di macchine in confronto a quella del periodo corrispondente del 1929 che fu di 3.726.283 macchine.

Frattanto uno studio sulla situazione industriale americana e su quella automobilistica in particolare, pubblicato dall' « Alexander Hamilton Institute », prevede che la produzione degli autoveicoli negli Stati Uniti ammonterà quest'anno ad un numero complessivo di 4.190.000 macchine. Lo studio stesso, che è principalmente basato sulla produzione e distribuzione degli autoveicoli negli ultimi anni, rileva che la potenzialità d'acquisto del mercato nazionale e di quelli stranieri potrà aggirarsi sulla predetta cifra, ad un quantitativo cioè inferiore del 21,8 % alla produzione *record* di 5.358.000 unità nel 1929.

Passando a considerare l'andamento dell'industria durante il secondo semestre del corrente anno, il predetto Istituto ritiene che le attuali condizioni del mercato siano tali da far prevedere una buona ripresa nell'attività produttiva di tutte le fabbriche, con una produzione fissata ad un complessivo di 1.970.000 macchine, in confronto a 2.134.000 unità nel secondo semestre del 1929 ed a 2.220.000 del primo semestre del 1930.

Sistema pratico per gonfiare i pneumatici utilizzando il movimento del motore.

Uno degli inconvenienti più sentiti dagli automobilisti è quello di dovere talvolta, specialmente in viaggio, gonfiare i pneumatici con la pompa a mano. Fatica improba e fastidiosa, alla quale ha inteso ovviare il nostro Consocio signor Raffaele Balsamo di Lecce (via Stazione, 10) con un sistema brevettato, che sfrutta all'uopo l'energia del motore e il movimento delle ruote dell'autoveicolo stesso.

Il cilindro d'una comune pompa a mano viene fissato al predellino dell'automobile con una staffa a perno che gli consente di oscillare, mentre lo stelo dello stantuffo della pompa viene con la sua estremità collegato eccentricamente alla ruota.

Per mettere in azione il congegno si solleva la vettura, con un cricco od altro, dalla parte della ruota ove è applicata la pompa e si mette in moto il motore conducendolo a basso regime. Mentre la ruota posteriore non sollevata da terra resta ferma, l'altra ruota si pone in moto facendo funzionare la pompa.

L'inventore assicura di aver applicato il sistema alla propria automobile e di averne sempre ottenuto ottimi risultati.

Ancora dei colori delle carrozzerie: la prevalenza del nero.

Facendo seguito alla notizia pubblicata nel nostro numero di settembre e che si riferiva alla produzione automobilistica del mese di marzo u. s., riportiamo, sempre dall'*Automobil Color Index*, che il colore attualmente predominante per la finitura delle vetture automobili è il nero, che di recente ha progressivamente rimpiazzato le varie gradazioni di marrone carico, verde, marrone e grigio. Ciò verrebbe confermato dal fatto che il numero indice del colore nero è variato da 32 nel mese di marzo 1929, a 189 al 1° agosto del 1930, mentre quello del bleu è rimasto stazionario sul livello di 158.

In ordine d'importanza i colori attualmente preferiti per le vetture automobili sarebbero i seguenti: nero, bleu, marrone carico, verde, marrone e grigio, in confronto al bleu, marrone carico, verde, nero e grigio, ordine di preferenza vigente durante l'estate del 1929.

Il 99 % di « automobili chiuse » negli Stati Uniti.

Il 99 % delle autovetture esistenti negli Stati Uniti nel 1929 — informa *L'Auto Italiana* — era di tipo chiuso, laddove nel 1919 non si aveva che la percentuale del 10 % di vetture chiuse.

Risulta inoltre che il 57 % delle automobili si trova in Comuni con meno di 10.000 abitanti; che ben 4.700.000 persone ritraggono i loro mezzi di sussistenza dai trasporti effettuati con autoveicoli; che nel 1929 furono comprate 2.800.000 vetture in sostituzione delle vecchie e che New York, sebbene iscriva nei suoi registri 1.922.068 autoveicoli, è al 34° posto in quanto a densità automobilistica.

FIAT DAPPERTUTTO

Toujours la Fiat! ha esclamato la Regina di Rumenia all'arrivo della meravigliosa Squadriglia italiana al Campo di Baneasa (Bucarest). Questa graziosa esclamazione di S. M. la Regina Maria è stata registrata dalla cronaca giornalistica rumena come un augusto omaggio alle opere e alle organizzazioni della Fiat. Infatti, anche in occasione di questo *raid* degli Aviatori italiani nei Balcani la Fiat ha dato un saggio della sua molteplice attività e della sua potenza produttiva, non soltanto con gli apparecchi e i motori di propria produzione partecipanti al *raid*, ma anche con un vero e proprio spiegamento, nelle capitali balcaniche toccate dalla Squadriglia, delle sue forze automobilistiche: a Bucarest, a Sofia, ad Atene, le Direzioni locali della Fiat hanno messo a servizio delle autorità e del pubblico, per il ricevimento degli Aviatori, le più belle, le più moderne automobili italiane.

Il successo di Parigi.

Del resto, le automobili Fiat hanno visto rinnovare il loro più bel successo anche nel Salone parigino di quest'anno, che — com'è noto — è una vetrina mondiale dell'automobilismo. Per dare un segno di questo successo basterà ricordare che Charles Faroux ha scritto su *L'Auto* un articolo in cui al più grande elogio della «514» era premesso quanto segue:

«Ecco uno dei più grandi nomi dell'industria internazionale: FIAT. La Fiat, che è stata sempre all'avanguardia del meditato progresso, ha trovato nelle molteplici vittorie da essa riportate nei due mondi la consacrazione di una formula costruttiva che ha trionfato. Per la grande Casa italiana la corsa — che le valse tanti trionfi — era come un proseguimento del laboratorio. Tutti i perfezionamenti, che nella prova ad oltranza si erano così dimostrati di indiscutibile valore, sono passati progressivamente nella produzione in serie, poichè è ben nota la potenza industriale della Fiat. Le Officine del Lingotto, a Torino, possono sempre essere citate come un modello di attrezzatura, di metodo e di organizzazione.

«Inoltre, quel che la Fiat ha di particolarmente proprio è, insieme alla impeccabile presentazione, il carattere artistico della esecuzione. Le macchine hanno una loro pura bellezza che ci commuove; lo stile Fiat sta in una purezza di disegno che anche agli occhi meno esperti rivela tutta una civiltà, venti secoli d'arte e d'armonia.

«Tutte le soluzioni definitive sono ognora acquisite dalla famosa Casa italiana. Essa sa quello che vuole, sa dove va. Senza che occorra entrare nei particolari della costruzione, bisogna pure rilevare quel che la «Fiat 514» — perfettamente degna delle sue predecessore — costituisce e rappresenta. Di questo modello è stato detto che era un modello plebiscitario. Questo è forse il più bel complimento che si potesse fare alla «514»; certo è il principale argomento del suo successo presso la clientela.

«Oltre la «514», il famoso modello popolare a piccola potenza, tipo che concilia a meraviglia il rendimento, il comfort e l'eleganza, la Fiat costruisce anche la vettura più potente, rapida, dalle riprese fulminee, dalla frenatura possente, dal perfetto comfort: la vettura di gran lusso.

«Ma quale che sia lo châssis di questa gamma così giudiziosamente studiata, è sempre e dovunque la «grande classe».

«La Fiat tiene alta e ferma la bandiera italiana: la Fiat è un «atout» dell'industria europea».

Nelle Indie Orientali.

Anche nelle lontane Indie olandesi la Fiat trionfa. A Batavia ha avuto luogo la grande tradizionale Fiera annuale europea e cinese, dove lo Stand Fiat ha avuto un grande successo. Ecco l'originale Diploma che accompagna il 1° Premio assegnato alla «Fiat Import Company».

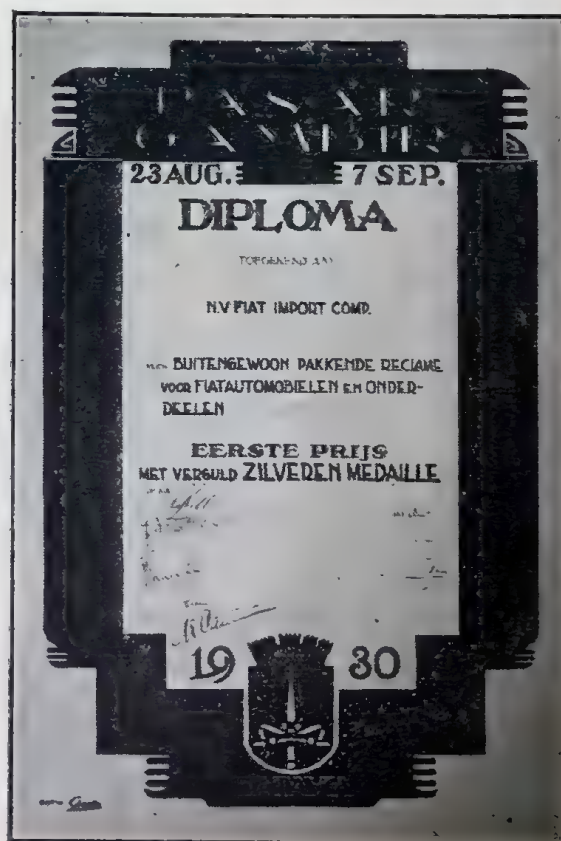
23 AUG. 7 SEP.

DIPLOMA

N.V. FIAT IMPORT COMP.

BUITENGEWOON PAKKENDE RECLAME VOOR FIATAUTOMOBIELEN EN ONDERDEELEN

EERSTE PRIJS MET VERGULD ZILVEREN MEDAILLE

19 30

Al concorso dell'eleganza automobilistica con cui si è chiusa la Fiera, la Fiat ha vinto 6 dei 10 premi riservati alle varie categorie di vetture.

Il furgone delle dolcezze.

Ma non soltanto con le vetture da turismo, bensì anche con gli autoveicoli industriali — furgoncini, camions, torpedoni — la Fiat sviluppa costantemente la sua espansione mondiale. Particolare fortuna hanno, anche al l'estero, gli autoveicoli Fiat utilitari, montati con l'impeccabile motore della «514».

Ecco qui un furgoncino «Fiat 614», fotografato a Zurigo, adottato da una delle più antiche e famose Case di cioccolato svizzere. Questo modello di furgone si presta alle più efficaci decorazioni pubblicitarie, che basterebbero da sole a giustificare l'impiego dell'automezzo.

Una tabella che persuade.

A San Paolo del Brasile, nelle sale di esposizione della «Fiat Brasileira», è esposta una tabella dimostrativa, che interessa molto il pubblico e che costituisce una novità pubblicitaria.

Eccone la traduzione:

«Soltanto una ragione d'economia può consigliare la costruzione di un'automobile a 6 cilindri con meno di 7 supporti. Soltanto una ragione d'economia può consigliare la costruzione di un'automobile con meno di 4 velocità.

«Ciò è confermato eloquentemente dal fatto che, da qualche tempo in qua, dopo una lunga esperienza delle tre velocità, molte rinomate macchine sentono la necessità imperiosa di dotare i loro modelli di lusso con 4 velocità. Nella fine meccanica automobilistica moderna la formula 6 cilindri deve necessariamente completarsi con i fattori: 7 Supporti - 4 Velocità.

«La Fiat costruisce dal 1907 automobili a 6 cilindri.

«La Fiat costruisce tutte le sue 6 cilindri con 7 supporti.

«La Fiat ha sempre costruito vetture con 4 velocità».

La FIAT offre con le sue vetture da turismo le più brillanti soddisfazioni sportive. Nel magnifico incremento dato dal Regime a tutta la vita sociale del Paese, l'automobile più ricercata è quella che, pur rendendo il miglior servizio in città e nel viaggio — perchè resistente, comoda, agevole e soprattutto economica — non è per questo meno soddisfacente nella corsa veloce, nella ripresa fulminea, ed è anche bella per raffinata eleganza di carrozzeria.

TVRISMO

L'illuminazione della dogana di Fornasette e un utile provvedimento del Ministero delle Finanze.

L'automobilista che ha avuto occasione di transitare di notte per la Dogana Italiana di Fornasette, che si trova al confine Italo-Svizzero della strada Luino-Ponte Tresa-Lugano, si sarà certamente meravigliato osservando che quel nostro posto doganale, distante non più di km. 2,5 dalle ultime case di Luino, è ancora sprovvisto di luce elettrica, tanto che la verifica dei documenti deve essere fatta servendosi di una fumosa lanterna, che nei giorni di vento ha un gran da fare per restare accesa.

Ma la meraviglia del turista sarebbe stata maggiore se per una circostanza qualsiasi si fosse presentata la necessità di comunicare d'urgenza con le autorità doganali o di pubblica sicurezza di Luino perchè si sarebbe sentito rispondere che ciò non era possibile, non esistendo alcun collegamento telefonico con la città vicina.

Negli stranieri provenienti dalla Svizzera la cosa produceva poi una meraviglia ben più forte e non era infrequente il caso che i nostri bravi Doganieri rispondessero a coloro che li interrogavano in proposito che essi erano costretti a servirsi provvisoriamente delle candele o delle lampadine a petrolio... perchè poco prima un temporale aveva danneggiato le linee dell'energia elettrica.

Giova poi notare che la mancanza di luce in quel nostro posto di confine presenta pure dei pericoli perchè la ottima strada che vi conduce da Luino è in quel tratto in curva ed in pendenza e l'automobilista che non scorge in tempo l'Ufficio Doganale, situato sulla sinistra tra le piante, corre il rischio di andare a battere contro il cancello di ferro che chiude il passo. Un incidente del genere capitò or non è molto ad un motociclista.

Da circa un anno il Touring Club Italiano, autorevolmente assecondato dall'On. Gr. Uff. Dott. Italo Bonardi, fece rilevare gli inconvenienti sopra accennati al Ministero delle Finanze, il quale, accogliendo le sue proposte, dette ordine perchè si provvedesse ad eliminarli.

Siccome le linee a bassa tensione provenienti da Luino, che arrivavano poco lontano dal posto doganale, erano insufficienti per il nuovo servizio richiesto, fu decisa la costruzione di una cabina elettrica di trasformazione per una nuova linea a più elevata tensione, che è ora già ultimata e che consentirà, fra pochi giorni, di dare alla nostra Dogana una illuminazione decorosa. Inoltre il Ministero delle Finanze ha disposto che siano illuminate con luce rossa le tabelle di Dogana e di preavviso della Dogana che il nostro Sodalizio vi aveva fatto collocare da tempo, e che si attivino le pratiche per l'allacciamento telefonico con Luino.

Il Ministero predetto ha anzi voluto dare un carattere generale alla nostra proposta, disponendo che il provvedimento adottato per illuminare con luce rossa le nostre tabelle della Dogana di Fornasette sia studiato e subito adottato, dove è possibile, in tutte le altre Dogane di confine.

Il primo viaggio turistico italiano intorno al mondo.

E' la prima iniziativa del genere che sia stata presa in Italia e consente ai turisti italiani di realizzare nelle migliori condizioni e a prezzo relativamente mite, se si pensa alla vastità dell'impresa, quello che è certo un grande sogno di tutti: vedere il mondo.

La partenza avverrà all'1 di notte del 3 gennaio p. v. da Trieste, alle 13 dello stesso giorno da Venezia, alle 14,30 del giorno 6 da Brindisi. La prima fase del viaggio comprende una sosta in Egitto, la quale però può essere omessa, con conseguente limitazione di prezzo, essendosi considerata all'uopo una variante al programma con partenze: da Trieste alle 23 del 9 gennaio, alle 18 del 10 da Venezia, all'alba del 12 da Brindisi.

Il prezzo del viaggio è fissato in Lit. 63.000. Per quei passeggeri che intendano escludere la sosta in Egitto il prezzo verrà ridotto a Lit. 58.000. Tali prezzi comprendono i percorsi marittimi e terrestri in Iª classe, l'alloggio e il vitto a bordo delle navi, in ferrovia e negli alberghi, le escursioni e gite con automobili, autobus, ferrovie ed altri mezzi, le tasse di sbarco e imbarco, d'ingresso ai musei, ecc., il trasporto e l'assicurazione del bagaglio, ecc.

Le iscrizioni si chiuderanno il 15 novembre 1930. I partecipanti al viaggio dovranno provvedersi entro il 15 dicembre 1930 del passaporto per l'estero, valido per i paesi sopraindicati ed all'atto dell'iscrizione riceveranno una dichiarazione che faciliterà loro il rilascio di tale documento.

Il viaggio durerà cinque mesi e il ritorno avverrà il 30 maggio a Napoli e il 1° giugno a Trieste. Verranno visitate l'Egitto, l'Arabia, l'India, l'isola di Ceylon, la penisola di Malacca, l'Indocina, la Cina, il Giappone, le isole Haway, gli Stati Uniti, con gite e soggiorni nelle località più interessanti e significative, come Luxor, l'isola Elephanta, Delhi, Agra, la città abbandonata di Fatehpur Sikri, Sarnath, Katugastota, Johore, Nikko, Numazu, Kyoto, Kobe, Kamakura, Burlingane, Hillsborough, Los Angeles, Holliwood, Chicago, Detroit, Niagara, Buffalo, Pittsburg, Filadelfia, Washington, New York, ecc.

Per i percorsi marittimi verranno impiegate navi della « Cosulich » e del « Lloyd Triestino » e della « Dollar Line », le escursioni a terra sono state affidate alla ditta Thos, Cook & Son. Tutto è stato previsto e preordinato in modo da rendere agevole e divertente il lungo viaggio.

Per programmi illustrati e per qualsiasi informazione, rivolgersi alla Thos, Cook & Son, via Manzoni 7, Milano, e alle Società di Navigazione Cosulich e Lloyd Triestino, via S. Margherita 9, Milano.

NAVIGAZIONE

Il miglioramento del servizio marittimo Napoli-Palermo.

Il servizio marittimo tra Napoli e Palermo, gestito dalla Società di navigazione Florio, è stato notevolmente accelerato dal 10 ottobre, essendovi adibita anche una nuova motonave che parte da Napoli (Molo Pisacane) alle 22,30 giungendo a Palermo (banchina Santa Lucia) alle 9. Riparte da Palermo alle 19 per giungere a Napoli alle 5,45.

Conseguentemente da Roma anzichè partire alle 14,45 si può, con la comunicazione ordinaria, ritardare la partenza fino alle ore 18 usufruendo del treno 87 con carrozze dirette per Napoli-Porto ove si arriva alle 22,2. In senso inverso il treno Napoli-Porto parte alle 6,2 per arrivare a Roma alle 9,55.

Inoltre, per offrire una maggiore comodità ai viaggiatori in partenza da Roma o provenienti da oltre Roma, è stato istituito dal 1° ottobre un treno rapido (57) in partenza da Roma Termini alle 19,25 dopo l'arrivo dei direttissimi (1) da Torino e Genova, e alle 21 da Milano e Venezia e in arrivo a Napoli Centrale alle 22,05.

La funzione economica dei porti meridionali in Italia.

Il problema del Mezzogiorno d'Italia è stato portato in primo piano dal Regime che s'è accinto alacremente alla onerosa bisogna di valorizzare quelle regioni così ricche di nobili sentimenti e di feconde risorse materiali.

Un contributo non indifferente alla conoscenza delle risorse economiche e marittime del Meridionale è dato da uno studio di Gino Albi: « Un aspetto economico della nuova Italia: la funzione dei porti meridionali », pubblicato da *La Rivista Marittima*.

Crediamo opportuno stralciarne alcuni punti ad uso dei nostri lettori.

Premesso che in Italia il commercio marittimo ha prevalente funzione economica, l'A. esamina le caratteristiche del traffico marittimo nell'Italia Meridionale o Insulare. Si nota che in esso mancano quasi completamente le importazioni di ghisa, ferro, rottami, acciai, cotoni, lane, cellulosa, ecc., dato l'incipiente sviluppo industriale di quelle regioni. Nelle esportazioni si nota l'assoluta prevalenza dei prodotti agricoli in piena corrispondenza con le condizioni ambientali. Importante si presenta il movimento dei passeggeri, pur essendo diminuito per l'avvenuta cessazione dell'emigrazione, alla quale le provincie meridionali davano notevole contributo.

Sulla cifra media del traffico marittimo (1928-1929), dei 29 milioni di tonnellate importate, tonn. 9.300.000 furono scaricate nei porti dell'Italia Meridionale e Insulare, e dei 9 milioni di tonn. di merci esportate, 3.500.000 circa partirono dai porti suddetti. In complesso quindi le esportazioni e le importazioni dell'Italia Meridionale ed Insulare ammontano a tonn. 12.500.000, sui 38 milioni di tonnellate complessive.

Quanto al movimento dei passeggeri, esso ammonta a due milioni all'anno del complessivo movimento di nove milioni di tutti i porti del Regno.

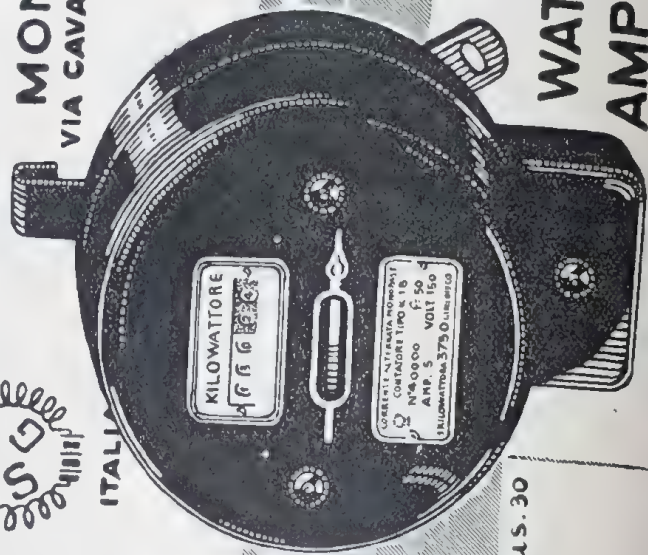
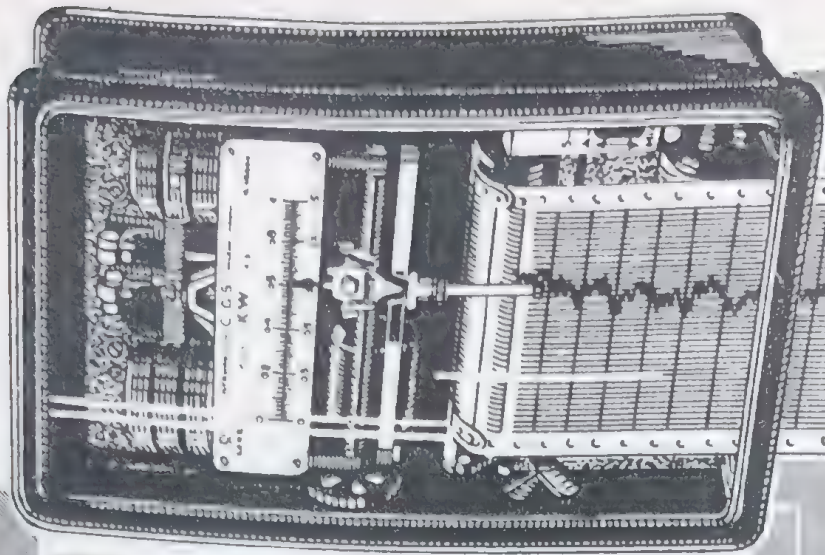
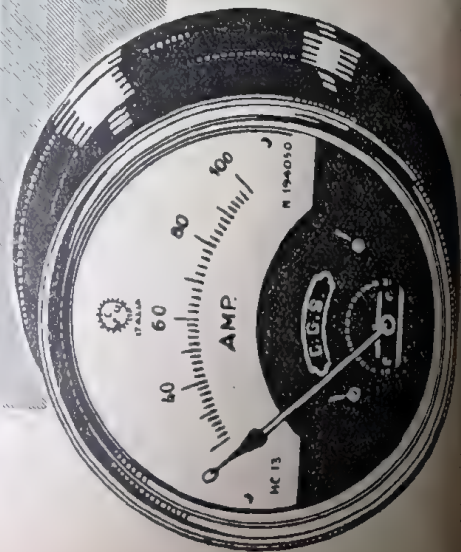
Per la entità del traffico passeggeri, i porti sono così suddivisi: da 1000 a 10.000 passeggeri: Porto Empedocle, Porto Torres, Messina e Catania; da 10.001 a 100.000 passeggeri: Bari, Salerno, Milazzo, Brindisi, Cagliari, Carloforte, Siracusa, Castellammare di Stabia e Trapani; da 200.001 a 250.000 passeggeri: Reggio Calabria e Palermo; oltre un milione Napoli.

Dal modo come i vari porti prendono posto in questa graduatoria si rileva la diversa funzione che essi esercitano. I cosiddetti porti di velocità sono quattro; Napoli, Palermo, Siracusa e Brindisi. Napoli e Brindisi hanno carattere internazionale, poichè a Napoli affluiscono e di là si dipartono le correnti verso le Americhe, l'Egitto, il Levante, l'Oltre Suez, nonchè l'interno dell'Adriatico; Siracusa e Palermo, pur essendo porti di velocità, hanno questa caratteristica soltanto per il traffico nazionale e, nel caso di Siracusa, per il fatto di essere porto capolinea delle comunicazioni con le Colonie mediterranee. Reggio Calabria, al pari di Messina, deve il suo traffico al servizio dei ferry-boats, Castellammare alla vicinanza della Penisola Sorrentina e delle Isole del Golfo di Napoli, Milazzo alle Isole Eolie, Trapani alle Egadi, Porto Empedocle a Pantelleria, Cagliari, Porto Torres e Carloforte alle comunicazioni col continente. Oltre a questi, solo altri due porti possono considerarsi importanti per i traffici di passeggeri con l'Estero, cioè: Catania per il Levante ed il Mar Nero, e Bari, oltre che per tali regioni, anche per l'Adriatico e specialmente per l'Albania.

Vediamo ora la suddivisione dei porti per entità di traffico complessivo di merci in importazione ed esportazione, tralasciando quelli inferiori a 100.000 tonnellate: da 100.001 a 200.000 tonn. di merci: Salerno, Castellammare di Stabia, Siracusa, Barletta, Brindisi, Carloforte, Milazzo, Taranto, Reggio Calabria, Licata; da 200.001 a 300.000 tonn.: Porto Empedocle, Trapani, Torre Annunziata; da 400.000 a 500.000: Bari, Cagliari, Messina; da 500.001 a 1.000.000 tonn.: Palermo, Catania; oltre 2.000.000 tonn. Napoli.

Napoli ha dunque il primato assoluto del movimento, fra i porti dell'Italia Meridionale e Insulare.

Il porto di Bari è l'unico grande porto della Penisola sulla costa dell'Adriatico meridionale e rappresenta poco meno di un sesto del traffico del porto di Napoli e dimostra la minore efficienza marittima dello sbocco italiano verso l'Adriatico.

Vediamo ora la classificazione dei porti nei confronti della loro funzione economica. A nessuno di tali porti può spettare, per quanto

riguarda le merci, la classificazione di porto internazionale, in quanto la funzione dei maggiori di essi è prevalentemente limitata a carattere nazionale.

Esaminando i singoli porti, troviamo che in molti di essi la differenza percentuale delle esportazioni sulle importazioni è del 25 %, proporzione questa che non riescono a raggiungere nè Genova, nè Savona, nè Livorno. Ogni abitante dell'Italia Meridionale e Insulare ritira dal mare tonn. 0,55 ed esporta tonn. 0,23, mentre gli abitanti dell'Italia Settentrionale e Centrale ritirano dal mare tonn. 0,56 ed esportano tonn. 0,10.

Per quel che riguarda il retroterra, l'A. nota che, mentre nella regione càlabra l'Appennino, quasi a ridosso del litorale, rende accidentato il territorio, nelle zone pianeggianti della Campania e della Puglia, che potrebbero costituire un facile accesso al mare, la cattiva sistemazione ferroviaria appare in tutta la sua gravità economica.

Da Gaeta a Termoli i 110 chilometri in linea retta, vengono coperti con un percorso ferroviario di 229 chilometri; i 315 km. in linea retta fra Napoli e Brindisi, diventano 386; Salerno-Bari da 183 a 313; Salerno-Barletta, da 150 a 338. Non esistendo linee ferroviarie di penetrazione, il retroterra di vari porti lungo la costa vien servito da linee ferroviarie parallele alla costa stessa, e le due sponde, adriatica e tirrena, hanno una distanza economica maggiore della vera distanza geografica in linea retta. Questo porta di conseguenza un maggiore costo di trasporti, e spesso una ingiustificata differenza di prezzo nei centri di consumo, a seconda della diversa via marittima seguita per giungervi.

Queste considerazioni riportano nel campo della discussione la vecchia questione della specializzazione dei porti, che potrà essere meglio raggiunta con quella rete di servizi regolari di linee di navigazione istituita dal Governo Nazionale allo scopo di equilibrare i traffici e dar sempre maggiore sviluppo all'Italia marinara del dopoguerra.

L'antica concezione della Penisola italiana distesa come un molo attraverso il Mediterraneo, va ora prendendo una concreta forma economica. Il Governo Fascista — conclude l'A. — ha posto le basi della nuova attrezzatura con provvedimenti destinati a creare un nuovo orientamento di tutta l'Italia Meridionale. Non è forse lontano il giorno in cui tutto questo «molo» italico sarà in completa efficienza, ed allora la funzione economica dei porti dell'Italia Meridionale, già tanto importante, raggiungerà quel coefficiente che è necessario al nostro avvenire marittimo.

Il varo di un caccia e di un sommergibile.

Il 3 agosto u. s. nel Cantiere Navale di Riva Trigoso della Soc. An. Cantieri del Tirreno, di Genova, è stato varato felicemente il R. C. T. *Freccia.*

La nuova unità, che presto sarà seguita da una costruzione gemella quasi ultimata, che trovasi su un vicino scalo dello stesso Cantiere, andrà ad aggiungersi alle navi veloci della nostra R. Marina.

Essa ha le seguenti caratteristiche principali: lunghezza fra le perpendicolari al galleggiamento m. 96,15; larghezza massima fuori ossatura m. 9,20; altezza della linea di costruzione m. 6,03; dislocamento fuori fasciame tonn. 1450; velocità oraria nodi 38.

Il 28 settembre veniva varato a Taranto il sommergibile *Luigi Settembrini.*

Poco dopo il varo il nuovo sommergibile, in pieno allestimento, metteva in funzione le macchine ed effettuava coi propri mezzi un largo giro nel Mar Piccolo.

La nuova unità subacquea è del tipo del *Mameli*, perfezionato, ed è uno dei più grandi e potenti sommergibili della nostra Marina. Ha un dislocamento alla superficie di 930 tonnellate e in immersione di 1150. L'armamento è composto di un cannone da 102 e di otto tubi per il lancio con otto siluri di riserva; risponde quindi alle più moderne necessità belliche. La struttura dello scafo e tutti gli impianti consentono una larga economia.

Petroliera americana varata a Monfalcone.

Nel Cantiere Navale Triestino di Monfalcone, è stata varata la motonave petroliera *J. A. Mowinckel*, costruita per conto della Standard Shipping Company di New York.

Questa nuova petroliera ha le seguenti caratteristiche: lunghezza m. 159, larghezza m. 22, puntale m. 12. Il dislocamento della nave è di quasi tonn. 24.000 e la sua portata sarà di ben 16.000 tonnellate di liquido. L'apparato motore sarà Fiat, ed è in costruzione presso la fabbrica Grandi Motori di Torino.

Per l'occasione del varo è venuta in Italia una numerosa delegazione tecnica nord-americana, con a capo un membro della Standard Shipping Company.

Combustibili solidi e liquidi nella navigazione.

Il direttore di una delle maggiori compagnie tedesche di navigazione ha tenuto una interessante conferenza sul problema dei combustibili per i motori delle navi.

Dai primordi della navigazione a vapore, sino ai primi anni del secolo XX il combustibile comunemente usato è stato il carbone, ma la necessità di diminuirne il consumo e di economizzare lo spazio ch'esso occupa nei carbonili, fece sì che ben presto furono iniziati gli studi per la sua sostituzione con altri combustibili.

Per diminuire il consumo si ricorse all'aumento della pressione del vapore nelle macchine; questa raggiunse in breve le 5 atmosfere nei cilindri a semplice espansione. Crebbe poi sino a 9 kg. per cm.^{2} con l'introduzione della duplice espansione, passando ai 13 kg. per cm.^{2} nelle macchine a quadruplice espansione. In seguito a questi successivi aumenti nella pressione del vapore, il consumo di carbone si andò riducendo a 0,68 kg. per ora e

per cavallo-vapore. L'uso di vapore surriscaldato fece diminuire ancora ulteriormente il consumo del carbone portandolo alla media di 0,60 per ora e per cavallo-vapore.

Sino a quel momento, come si è detto, era sempre stato il carbone il combustibile di uso quasi generale: soltanto alcune unità della flotta petroliera del Mar Nero e delle Indie impiegavano olî minerali per l'alimentazione delle caldaie. Lo scoppio della guerra europea sconvolse questa situazione: il costo del carbone essendo aumentato enormemente mentre la sua disponibilità era minima, obbligò anche le marine da guerra ad impiegare gli olî combustibili; e i vantaggi che essi presentavano sul carbone, sia per il loro caricamento a bordo, sia per il loro uso, contribuirono ad una maggiore diffusione.

Il loro impiego si estese non solo alle nuove costruzioni, ma anche a talune unità della marina mercantile con caldaie di vecchio tipo, che vennero opportunamente sostituite.

In pari tempo cominciò a farsi strada, per merito del suo alto rendimento termico, il motore Diesel, il cui maggiore impiego dipende ora dalla possibilità di avere più a buon mercato l'olio pesante che occorre al suo funzionamento.

Nei grandi transatlantici, i quali hanno necessità di raggiungere alte velocità, l'uso dell'olio combustibile è divenuto preponderante: solo i vapori di limitata velocità, come quelli da carico, continuano ad usare il carbone o la polvere di carbone.

Ecco le variazioni che si sono verificate in proposito dal 1913 al 1928:

	1913	1928
Navi che usano il carbone come combustibile:		
Tonnellaggio di stazza lorda ..	43.900.000	40.360.000
Forza in cavalli-vapore	25.500.000	24.000.000
Navi che usano l'olio combustibile:		
Tonnellaggio di stazza lorda ..	1.600.000	19.400.000
Forza in cavalli-vapore	1.200.000	14.000.000
Navi mosse da motori Diesel a olio pesante:		
Tonnellaggio di stazza lorda ..	200.000	7.200.000
Forza in cavalli-vapore	130.000	5.000.000

La nuova linea celere Napoli-Palermo-Tunisi.

La Compagnia di Navigazione Florio ha inaugurato in questi giorni il servizio celerissimo Napoli-Palermo-Tunisi e viceversa con le grandi nuove motonavi *Città di Napoli* e *Città di Tunisi*. La popolazione della bella città nord africana, che ha già potuto ammirare in occasione del Congresso Eucaristico di Cartagine le due modernissime motonavi, ha fatto al nuovo servizio una cordialissima accoglienza. Il servizio diretto tra Napoli e Tunisi sarà assicurato dalle motonavi *Città di Genova* e *Città di Palermo*. Per l'attuazione delle linea celere l'orario ha subito alcune modifiche, che gioveranno soprattutto al movimento turistico, in quanto permetteranno una sosta di un giorno a Palermo e di due a Tunisi.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie.

Le modificazioni che avvengono sovente mentre la Rivista è in corso di preparazione e di stampa, in materia di riduzioni e facilitazioni ferroviarie per viaggiatori, ci consigliano a limitare — d'ora innanzi — le notizie a quelle facilitazioni che avranno una certa importanza, durata e stabilità.

Fin d'ora possiamo fare qualche previsione per il 1931. E' probabile che per Roma si abbia un lungo periodo di riduzioni al 30 % e al 50 % in occasione delle varie manifestazioni che ivi si terranno: Quadriennale d'arte nazionale (della quale si è già avuto il riconoscimento giuridico con la legge 24 dicembre 1928, N. 3229); Mostra delle opere d'arte appartenenti a raccolte private, ed altre manifestazioni e feste promosse dal Comitato gare e feste; Mostra coloniale internazionale d'arte, promossa dall'Ente autonomo per la Fiera di Tripoli, Mostra di Roma dell'Ottocento indetta dall'Istituto di studi romani. La prima e la seconda mostra si terranno nel primo semestre, e le altre due nel secondo semestre.

Nel primo semestre del 1931 saranno anche rinnovate, per la Sicilia, le consuete facilitazioni della « Primavera Siciliana » che tanto sono state apprezzate all'estero, come lo dimostra il notevole numero di stranieri che di esse profitta ogni anno, numero che è in costante aumento.

La radiotelefonia nei treni.

Non a tutti è forse noto che dal mese di settembre, a titolo di esperimento, è stato istituito sulla linea Milano-Torino un servizio radiotelefonico. in modo che i viaggiatori possono ascoltare le radio-audizioni delle stazioni di Milano, Torino e Genova, nonchè le riproduzioni grammofoniche durante l'orario di riposo delle stazioni stesse.

Applicazioni, su larga scala, del sistema, sono già in attuazione negli Stati Uniti e nel Canadà e, recentemente, ma più limitatamente, sui treni della linea Parigi-Havre delle Strade ferrate dello Stato francesi.

Compartimenti di 2ª classe superclassati.

Per ottenere una migliore utilizzazione del materiale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha adottato, per alcuni treni di carattere locale (accelerati, omnibus e misti), il sistema di superclassare in prima classe i tre compartimenti centrali delle vetture di seconda classe. Nessuno svantaggio subiranno con ciò i viaggiatori, perchè saranno sempre offerte ai viaggiatori di prima maggiori comodità in confronto di quelli di seconda. Infatti i posti così superclassati saranno quattro in ciascun compartimento e dodici, di conse-

guenza, per i tre compartimenti: in parole povere, ogni viaggiatore di prima avrà per sedersi lo spazio corrispondente a due posti di seconda. Dal provvedimento sono esclusi i treni diretti e direttissimi e la superclassazione sarà limitata allo stretto indispensabile.

Per gli Italiani residenti all'estero.

E' stato ammesso che la richiesta della concessione speciale XII (in base alla quale gli Italiani residenti all'estero possono fruire sulle nostre linee della riduzione del 50 %) sia valida anche se in essa è indicato, per il ritorno all'estero un transito diverso da quello di entrata in Italia, purchè ambedue i transiti siano situati nel confine dello stesso Stato attraverso il quale ebbe luogo il viaggio di venuta in Italia.

Il « treno blocco » fra Parigi e Bruxelles.

Con questa denominazione i francesi e belgi hanno voluto indicare il treno rapido che circola tra Parigi-Bruxelles — di recente istituzione — compiendo l'intero percorso di km. 336 in quattro ore e senza fermate intermedie. Il treno parte da Parigi alle ore 7,45 e giunge a Bruxelles alle ore 11,45. Esso detiene il *record* sul continente europeo del più lungo percorso senza fermate.

Riunioni ferroviarie internazionali.

Nell'ottobre si sono tenute alcune importanti conferenze internazionali, alle quali è anche interessata la nostra amministrazione delle Ferrovie dello Stato con i propri rappresentanti. Le riunioni hanno avuto luogo: a Monaco di Baviera per i servizi diretti con la Russia, a Copenaghen per il treno di lusso Sempione-Oriente-Express e per la Conferenza oraria annuale, a Venezia per alcune commissioni speciali dell'Unione Internazionale delle Ferrovie. Altra conferenza della predetta Unione, riguardante particolarmente questioni del traffico viaggiatori, si terrà a Roma nel novembre.

L'importanza dell'Italia nei servizi internazionali va sempre aumentando. Ad esempio nel servizio del treno di lusso Sempione-Oriente-Express, si hanno per il nostro percorso i seguenti dati di frequentazione in questi ultimi anni:

anno	1927	viaggiatori	37.476
»	1928	»	39.902
»	1929	»	44.142

Nel primo semestre del 1930 la frequentazione è stata di 21.767 viaggiatori, cioè 1129 in più del primo semestre del 1930.

Trasporti di colli espressi sulla rete germanica e sulla rete italiana.

Allo scopo di creare un nuovo cespite d'introito e di offrire al pubblico la possibilità di trasporti molto rapidi di piccoli colli di merce, la Compagnia delle Ferrovie germaniche del Reich ha organizzato sulla propria rete un sistema di trasporti chiamato dei « colli espressi » che, per i notevoli vantaggi che offre, ha incontrato la simpatia degli ambienti commerciali.

Allo sportello dei bagagli, dove ordinariamente avviene la consegna dei documenti di trasporto — analoghi a quelli dei nostri pacchi postali e con modalità di consegna semplicissime — il pubblico trova l'orario di partenza e di arrivo delle spedizioni per tutte le principali destinazioni, in modo che ha notizia dell'ora di arrivo nella stazione destinataria. Siccome poi il servizio di solito è combinato con trasporto a domicilio, l'interessato può con approssimazione calcolare anche l'ora in cui avverrà la consegna del «collo espresso» nelle mani del destinatario.

L'amministrazione germanica si vale dei treni omnibus ed accelerati per i trasporti dei colli espressi a breve distanza e qualche volta di treni appositi; per le medie distanze (350 km. ed oltre) e per le grandi distanze invece le Ferrovie si valgono soltanto dei treni diretti, in modo che le spedizioni possano raggiungere la destinazione nel più breve tempo possibile.

Il pubblico ha tanto favorevolmente accolto questo tipo di trasporti che si è avuto in pochi anni un notevole aumento: così, mentre nel 1923 si sono effettuate spedizioni per kg. 336.818.000 e per marchi 24.000.000 (circa 106 milioni di lire italiane), nel 1929 si sono effettuate spedizioni per kg. 774.451.000 e per marchi 60.000.000 (circa 270 milioni di lire italiane).

Possibilità analoghe, con modalità di consegna e riconsegna semplici, ed inoltro rapido, sono offerte — sia pure in misura più limitata — sulle nostre Ferrovie dello Stato nei servizi diretti internazionali con la Svizzera, la Germania, l'Austria, la Cecoslovacchia, la Polonia, l'Ungheria, la Jugoslavia. Le stazioni mittenti e destinatarie devono essere stazioni con sede doganale, affinchè per le spedizioni in partenza dall'Italia, l'operazione doganale d'uscita possa essere eseguita prima della partenza e per tutte le operazioni doganali d'entrata possa aver luogo a destino. In tal modo i trasporti passano *senza sosta* con percorso ininterrotto dalla stazione mittente a quella destinataria.

E' da augurarsi che le Ferrovie italiane possano trovar modo di sempre migliorare questo servizio e di renderlo sempre più accessibile al pubblico con maggiori facilitazioni, in modo da raggiungere quel grado di efficienza che il servizio stesso già presenta sulle Ferrovie germaniche, risolvendosi in un notevole vantaggio per il pubblico e per le ferrovie stesse. E' naturale che, seguendo il ritmo della vita moderna, le ferrovie debbano offrire al pubblico possibilità di trasporti rapidissimi, più confacenti alle attuali esigenze.

Le ferrovie secondarie e la concorrenza automobilistica.

Se le ferrovie principali e le ferrovie in genere si lamentano della concorrenza automobilistica, ben più ragione hanno di preoccuparsene le ferrovie secondarie. Nei rapporti presentati al recente Congresso internazionale delle fer-

N.G. Busch
Le nuove lenti per occhiali
a riproduzione puntale
"ULTRASIN"
assorbenti i dannosi raggi ultravioletti
"TELESIN"
le migliori lenti bifocali
IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI OTTICI
ESIGETE LA MARCA DI FABBRICA

Hauff FILM
Hauff FILM
DILETTANTI
FOTOGRAFI!
La pellicola
che non conosce
insuccessi,
che con qualunque
esposizione assicura
un buon negativo.
PROVATE LA PELLICOLA
HAUFF
la troverete presso
ogni buon
rivenditore.
Rappresentante Generale per l'Italia:
GUIDO NONINI
MILANO - Viale Maino, 15

rovie di Madrid il tema è stato ampiamente discusso. Alcune di queste ferrovie secondarie dicono che per mantenere le linee in stato di viabilità, in seguito alla grande concorrenza delle automobili, le ferrovie stesse sono state forzate a cercare i mezzi di modernizzare, elettrificare le loro linee e nello stesso tempo a cercare un modo di trasporto che permetta di portare i viaggiatori a destinazione il più rapidamente, più comodamente e più economicamente possibile.

E' certo che le ferrovie secondarie attraversano ora, dappertutto, in seguito a tale concorrenza, un momento di crisi, dal quale non potranno uscire che a condizione che il loro esercizio si adatti alla nuova situazione economica. Le nostre ferrovie secondarie — dissero alcuni dei relatori — hanno sofferto per effetto di un cambiamento troppo rapido di idee e dello sviluppo dell'industria automobilistica. Senza la guerra esse si sarebbero adattate progressivamente a uno stato di cose che si sarebbe rinnovato progressivamente. La guerra ha reso più rapido il mutamento delle abitudini, mentre le ferrovie secondarie son rimaste presso a poco quello che erano. E' evidente che oggi questi mezzi di trasporto soffrono a causa della molteplicità degli autoveicoli, siano essi autocarri, vetture private, od autobus. Questa situazione non può durare: le ferrovie secondarie, come anche le tramvie, saranno portate ad orientarsi secondo le nuove esigenze per riprendere la loro clientela.

Colui che possiede un'automobile, sia egli viaggiatore di commercio, industriale o un semplice privato, si serve attualmente dell'automobile perchè e finchè gli altri mezzi di trasporto non possono rendergli eguali servizi. Probabilmente, se un altro mezzo qualsiasi, rapido e frequente, gli permettesse di fare i suoi affari senza perdere tutta la giornata in treno o per l'attesa del treno, egli non utilizzerebbe la propria automobile perchè questa costa più cara chilometricamente: probabilmente egli limiterebbe l'impiego dell'automobile agli itinerari per i quali sarebbe impossibile di utilizzare il treno o il tramvai.

Insomma... o trasformarsi ed adattarsi alle nuove esigenze, o morire: questo sarebbe, secondo alcuni relatori, il dilemma per il futuro delle aziende tramviarie e delle ferrovie secondarie.

Per una intesa tra le amministrazioni ferroviarie allo scopo di una maggior diffusione della pubblicità dei viaggi.

Fra le questioni esaminate ultimamente alla Conferenza di Nizza dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, vi è stata quella della *regolamentazione* (brutta parola, ma burocraticamente esatta!) dello scambio della pubblicità tra amministrazione ed amministrazione e del modo di portare a conoscenza degli interessati questa pubblicità. Si sono presi accordi, fra l'altro, per una specie di *standardizzazione* del formato degli affissi e delle pubblicazioni — compatibilmente, bene inteso, con le esigenze artistiche — e si è raccomandata l'osservanza di alcuni termini per l'invio della pubblicità in modo che questa possa giungere tempestivamente per una efficace propaganda.

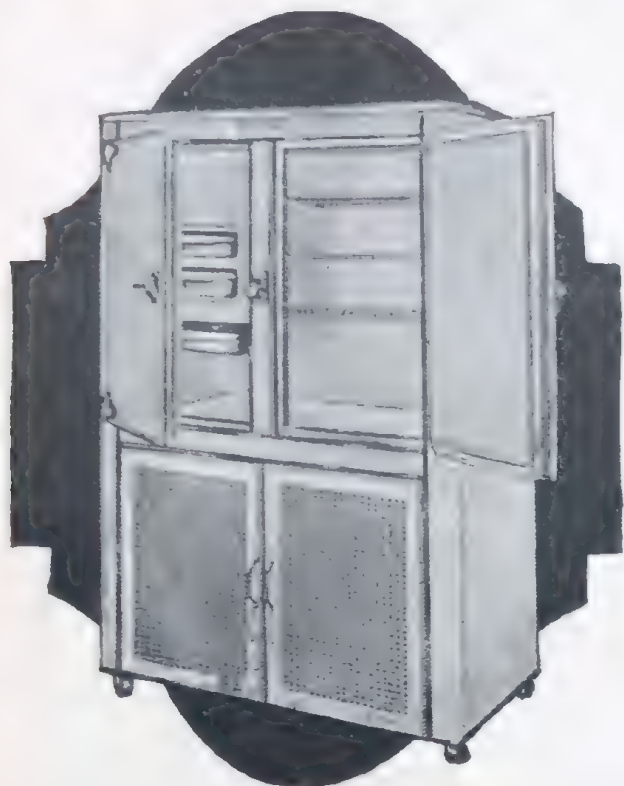
A garanzia degli interessi nazionali è inclusa nel regolamento una riserva, in base alla quale deve essere conservato a ciascuna amministrazione il diritto di rifiutare ogni documento la cui distribuzione sulla propria rete non sia ritenuta conveniente o possa nuocere per ragioni di concorrenza.

Soppressione del servizio delle carrozze ristorante sulle ferrovie russe.

I servizi di carrozze ristorante sono già stati soppressi da alcuni mesi sulle linee di secondo ordine poco utilizzate. La Direzione delle Ferrovie della Russia Centrale ha chiesto al Commissariato del popolo per le Comunicazioni di sopprimere le carrozze ristorante, perchè, data la mancanza di viveri, non si può fornire ai viaggiatori altro che thè e bevande.

SPORT

Se le prove automobilistiche primaverili di Roma e delle Madonie hanno ciascuna una loro caratteristica, sì da renderle costantemente appetite dal mondo automobilistico internazionale, l'una pel fascino che le deriva dal nome augusto della Città, l'altra dalla classicità delle ripetute dispute annuali folte di partecipanti di tante bandiere; se altre prove regionali offrono tutte un particolare interesse, il raduno automobilistico all'Autodromo di Monza ogni altra manifestazione supera per motivi diversi. L'autodromo, sorto nel Parco di Monza nel breve spazio di cento giorni, fu costrutto per conservare in vita la tradizione dei «Grandi Premi» dell'Automobile Club d'Italia che ebbero i fasti maggiori a Brescia e a Bologna. Per l'importanza del Gran Premio, per la lussuosa stabile installazione, per la sede inimitabile, per la vicinanza alla città più dinamica d'Italia, nessuna nostalgia di ricordi gloriosi potè rivaleggiare e competere per intralciare la manifestazione settembrina di Monza.

Ma non fu sempre facile agli organizzatori assicurare il successo per rimanere rigidi nelle formule internazionali e vi furono anni in cui si credette che l'importanza di un titolo aggiunto, di una aumentata dotazione di premi, di pressioni extra-sportive potessero accrescere l'affluenza di Case, disamorate delle corse per la troppo volubilità delle formule non sempre felici, per il costo delle partecipazioni, per le crisi industriali sopraggiunte a spegnere le fatali illusioni e le allegre facilonerie dell'immediato dopoguerra ed anche per le errate affermazioni che le corse

---

non fossero pubblicità utile e non potessero nulla più dire in un campo dove la perfezione era raggiunta. Vi fu anzi un momento in cui il voler resistere nella difesa di viete formule di corsa, produsse non soltanto l'assenza di partecipanti, ma la rarefazione del pubblico, così che l'autodromo di Monza corse il rischio di non più riaprirsi; perchè se potevano anche essere giustificabili i bilanci passivi di fronte a un successo sportivo, non si potevano trovare giustificazioni per continuare a perdere somme ingenti nel tentativo di galvanizzare una manifestazione disertata dalle Case e trascurata dal pubblico.

Ci volle il Presidente della Commissione Sportiva del R. A. C. I., Comm. Vincenzo Florio, ci volle un appassionato organizzatore della buona scuola bresciana, il Comm. Renzo Castagneto, per ridare a Monza il primato delle prove nazionali. Senza alcun riguardo per il vano culto delle memorie, senza preoccupazioni di rinunce a posizioni raggiunte e conservate a troppo caro prezzo, i nuovi responsabili del prestigio della grandiosa installazione di Monza, guardarono bene in viso alla realtà, che aveva spaventato altri, e si addentrarono per una via che era già stata battuta con successo in altri campi ed altrove. Non si trattava più di chiedere alle Case timorose e gelose un intervento, non si poteva pensare di continuare a garantire fino a un mese prima dalla prova che tutto il mondo costruttivo sarebbe accorso a cimentarsi a Monza per poi offrire ai convenuti una sparuta e ibrida partecipazione, ma era indispensabile assicurarsi uomini e macchine con un regolamento che desse possibilità di partecipazione a tutte le macchine da corsa esistenti, non a quelle in progetto o in costruzione.

L'anno scorso al primo esperimento il successo fu ottimo: gare combattute a velocità inebrianti sull'anello della pista. Fu la prova della velocità pura per le nostre buone macchine italiane, per i nostri impareggiabili guidatori. Ma giustamente si pensò che tecnicamente la prova, così limitata nello scopo, diceva troppo poco e poichè gli organizzatori erano soprattutto degli esperti dello sport, così essi studiarono un nuovo tracciato richiamando in attività di servizio il tratto così detto stradale, congiungendolo ad un arco della pista con un breve rettilineo e con due curve di raccordo, tali da obbligare i conduttori a un attimo d'arresto e le macchine a una prova di frenaggio e di ripresa. Per questa innovazione e per le già note difficoltà del circuito stradale la prova veniva ad assumere caratteristiche diverse da quella dello scorso anno e prometteva emozioni differenti, ma anche risultati tecnici meno incompleti.

Che l'esperimento del 1929 sia stato gradito lo ha dimostrato il pubblico con l'affluenza alla manifestazione di quest'anno, affluenza

che ha perfino sorpreso gli organizzatori, tanto che alcune biglietterie esaurirono presto i biglietti di ingresso. E' certo che in ogni angolo del parco, dove era consentito l'accesso, la folla si agglomerava tanto che non sempre era agevole la visibilità della gara, e che le tribune erano gremite anche per il richiamo offerto dalla promessa presenza dei Principi di Piemonte. Il successo sportivo non fu affatto inferiore a quello mondano e le cronache furono tutte unanimi nel proclamare il trionfo della geniale preparazione e l'esito felicissimo dello spettacolo che avvinse nelle prove di selezione del mattino, come nella finale del pomeriggio, l'attenzione della vastissima assemblea, anche se all'ultimo è venuta a mancare l'emozione di un duello fra le anziane vetture Alfa-Romeo dalle cento vittorie e le più recenti Maserati agguerrite e trionfanti antagoniste. L'errata adozione di un tipo di gomma troppo leggero per lo speciale fondo dell'autodromo e per la giornata troppo calda tolse alla competizione Nuvolari, Campari e Borzacchini, così che le più veloci Maserati seppero con Varzi, Arcangeli, Maserati e Fagioli, non soltanto conquistare un meraviglioso successo tecnico-sportivo, ma offrire altresì al pubblico, intiepidito dal non atteso e simultaneo ritiro di campioni popolarissimi, le emozioni di un inseguimento di Varzi che riuscì a vincere la corsa contro Arcangeli quasi all'ultimo chilometro.

La bella giornata, chiusa con l'italianissimo trionfo di un campione molto popolare e di una macchina di un modesto e perseverante costruttore bolognese, che non insuperbisce nel successo come non si prostrò mai nei precedenti ripetuti disinganni, ha dato, se pur ve n'era bisogno, nuova fede agli organizzatori. Si è aperta per l'autodromo di Monza una vita novella, si è offerta la possibilità di competizioni ancor più complete, di organizzazioni più raffinate e più omogenee. Tanto il Comm. Florio quanto il Comm. Castagneto hanno constatato che la via da essi prescelta è quella buona, per la quale conviene perseverare fino alla più radiosa meta. Così Monza, legittima erede delle maggiori prove automobilistiche italiane, potrà conservare il primato che gli eventi sportivi del dopoguerra le decretarono.

***

Venezia ha compreso l'avvenire riserbato alle prove motonautiche ed ha aggiunto, non da quest'anno, un concorso internazionale alle molte attrattive, onde si fa piacevole e ricercato il soggiorno al Lido. Da poco tempo in Italia si disputano con qualche frequenza simili gare, ma possiamo proclamarci lieti dei giganteschi passi che siamo venuti facendo, tanto nelle affermazioni dell'industria come in quella dei piloti. Quest'anno a Venezia erano

AMARO FELSINA RAMAZZOTTI
ETICHETTA ROSSA
il sovrano degli aperitivi
RAMAZZOTTI
AMARO
A Maga

convenuti: l'americano Holt, il francese Vasseur, l'inglese Weatlevell, l'ungherese Urbach, il tedesco Kann, i belgi Denis e Meyer, tutti campioni di notorietà vasta: eppure al loro confronto i nostri, non solo non hanno affatto sfigurato, anzi in parecchie occasioni hanno dimostrato di superarli, come ha fatto Daccò, il quale ha segnato medie mai raggiunte al mondo con un fuori-bordo, come quando, malgrado il mare e il tempo tempestosi, stabilì una velocità di km. 71,774 all'ora. E così dicasi di Salvi, di Passarin, di Tucci, di Spelluzzi, di Castelbarco, di Feltrinelli, ecc. In breve volger di stagioni i nostri giovani motonauti hanno dimostrato la loro eccellente classe e hanno palesato la loro possibilità di affermazioni lusinghiere. La passione per questo sport si diffonde con un ritmo accelerato, come è logico per un popolo che si stende su una terra circondata dall'acqua e che possiede tanti laghi, dove specialmente si è diffuso primieramente questo sport. Ed anche con i grossi motoscafi non sono mancati i successi che soltanto poco tempo fa non era lecito sperare. Il Lia II di Becchi, il Montelera I di Theo Rossi, il Maria I dello sfortunato Duca di Spoleto, assicurano al nostro Paese affermazioni quanto mai interessanti. La velocità di km. 116,622 stabilita nel corso di tre tentativi sul miglio marino dal nuovo *racer* «Torino» di Theo Rossi è tale da consentire partecipazioni vittoriose anche in lontani campi di regate, dove gli avversari sono più agguerriti e più attrezzati e più affermati di quelli della riunione del Lido. La quale, per merito di una buona organizzazione, per la bellezza della laguna, per il fascino della città unica al mondo, ha assicurato un domani che sarà sempre più splendente per concorso di partecipanti e per risonanza di risultati tecnico-sportivi.

***

Con il Concorso ginnico-atletico di Roma il Dopolavoro sportivo ha offerto la dimostrazione del valore altissimo di questa istituzione che prepara i migliori atleti per le maggiori competizioni dello sport, ma che soprattutto educa la gioventù ad una migliore elevazione fisica e morale. Migliaia di giovani di ogni parte d'Italia sono convenuti a Roma nello stadio della Farnesina ed hanno, durante tre giorni, gareggiato tra loro sotto gli occhi di giurati esperti e severi, permettendo una selezione accurata e rigida. Ed al terzo giorno il Capo del Governo si è compiaciuto di assistere al saggio collettivo, volendo testimoniare con la sua presenza in quanta considerazione egli tenga queste esercitazioni che migliorano la razza, elevano lo spirito di emulazione di tutta una classe di lavoratori che nel nome del Dopolavoro sportivo si sentono militi fedeli e disciplinati di una causa. Duecentoventuna

squadre hanno preso parte al Concorso e centodiciotto di esse sono state fregiate del premio di primo grado attraverso a prove nuove e complesse. Il Concorso ha creato non meno di 200 capi-squadra e ha insegnato a tutti i principi elementari della ginnastica, dell'atletica leggera e del nuoto, che tra gli sports rappresentano quelli che debbono stare alla base della educazione fisica della gioventù. I quattromila giovani del Concorso di Roma, tutti vestiti in maglia bianca con sigla del Dopolavoro, meritano complessivamente il più alto elogio: si tratta di una folla anonima che ha lavorato per un successo collettivo. Tra quella folla sono ancora celati i futuri campioni che le Federazioni dovranno d'ora innanzi selezionare per i più ardui cimenti sportivi.

***

Fine settembre: inizio dei Campionati di calcio. La gioventù si è scossa dall'ozio della villeggiatura o ha ridestato nelle pause del lavoro l'appena sopito entusiasmo per le contese del popolare sport; per quanto quest'anno la tregua sia stata di brevissima durata, per le partite delle varie Coppe internazionali disputate a Ginevra o a Budapest o a Milano o a Berna.

Ma per quanto tali battaglie abbiano suscitato una viva animazione, è pur sempre l'inizio del Campionato che segna la ripresa della esagerata ansia di tante legioni di giovani. E' sempre l'emulazione tra regione e regione, tra città e città, tra società concittadine, che dà la ragione dell'interesse vivissimo alle partite di Campionato, a questa catena di avvenimenti che tengono desta l'attenzione dell'appassionato, non soltanto per la partita cui può assistere, ma per tutte le partite del folto girone, i risultati del quale interessano tutti ai fini della classifica. Le prime domeniche hanno un pubblico più vasto di fedeli appassionati, di trepidi fautori delle diverse unità, perchè il valore dei singoli aggruppamenti non ha ancora potuto completamente e definitivamente affermarsi. All'inizio tutte le squadre partono con la speranza di una scalata alle prime posizioni. Le vedette della stagione passata, sicure della loro classe e della inquadratura sperimentata, le squadre di coda, persuase di aver apportato miglioramenti ai loro reparti, tutte entrano nella battaglia con la maggiore fiducia. In poche giornate i valori si svelano, le posizioni si delineano, molti scalmanati appassionati subiscono le prime delusioni, alcune squadre perdono la fiducia dei loro ammiratori, i quali si rifanno nella attesa delle partite internazionali, nelle quali dar sfogo, nel nome dell'Italia, alla loro passione delusa ma inestinguibile. E già il nucleo delle probabili vincitrici si restringe e già sorgono i timori per evitare lo scoglio delle ultime posi-

zioni sulle quali si agita lo spauracchio della retrocessione. Alle prime giornate tutte le squadre puntano al numero uno, ma la realtà le porta poi a malinconicamente riflettere sui pericoli delle cattive classifiche.

Mentre scriviamo non vi è stato che il primo scontro, evitato dall'Ambrosiana e dal Casale, perchè la squadra di Milano era impegnata a subire l'incontro pari con lo Sparta nella semifinale della Coppa d'Europa; ma già nel primo scontro Genova aveva perduto a Legnano, provocando la prima sorpresa della stagione e lo scompiglio fra gli infiniti domenicali frequentatori di Piazza De Ferrari a Genova, dove le vicende del Campionato sono seguite sul quadro luminoso di un quotidiano cittadino.

***

Ben fecero i dirigenti dell'Unione Velocipedistica Italiana quando a Liegi, nel giorno stesso del duplice successo del Campionato del mondo su strada, decisero di inviare una squadra di dilettanti italiani, capitanati dalla riserva azzurra Minasso, a disputare il Giro ciclistico di Ungheria. Malgrado la coalizione dei corridori indigeni, favoriti dalla conoscenza del percorso e dalla naturale simpatia degli sportivi locali, la vittoria fu italiana per merito del carpigiano Vasco Bergamaschi, ben coadiuvato dai compagni Bianchi e Piazza, nonchè da Minasso che, per conto suo, vinse quattro delle cinque tappe. Sarebbe stato difficile offrire dimostrazione migliore del valore del nostro ciclismo, che può permettersi il lusso di trionfare nel Campionato del mondo e nello stesso tempo disporre di altri freschissimi elementi pronti a tenere le prime posizioni in una competizione internazionale. Anche questo successo conferma quanto sia vasto e ben fornito il vivaio dei futuri campioni del ciclismo italiano.

Il formidabile Learco Guerra, l'atleta inesauribile, ha vinto bene la Predappio-Roma, la corsa di gran fondo. Il campione del mondo Binda è finito al secondo posto a qualche minuto dall'avversario che si erge minaccioso ad offuscarne la fama. C'è da augurarsi che Guerra, di cui si annuncia una laboriosa stagione invernale in tre o quattro corse di Sei Giorni, non lasci la forma sui tavolati dei Velodromi d'inverno, a tutto scapito della sua promettente attività per tutte le maggiori competizioni internazionali del 1931.

Michele Mara, il corridore che ha raccolto quest'anno il maggior numero di vittorie in corse nazionali, che fu dominatore nella tappa Zurigo-Lussemburgo della Torino-Bruxelles, ma che non fu preferito a Grandi nel Campionato del mondo, ha compiuto delle passeggiate nelle due tappe della XX Settembre, da Roma a Napoli e da Napoli a Roma, per vincerle entrambe in volata ad una media chilometrica

assai poco lusinghiera. Troppe corse da troppi anni vengono disputate in Italia con il malvezzo di attendere la volata finale. Questo ha contribuito ad offuscare l'interesse per le competizioni dei professionisti. La constatazione apre un problema che merita di essere studiato e discusso, specialmente se si vuol accettare l'invito di una partecipazione italiana omogenea al prossimo Giro di Francia. È necessario che gli aspiranti alle prove internazionali si convincano di non poter lottare con successo, se non sono addestrati alle andature richieste da chi compila regolamenti severi e sa farli rispettare. Purtroppo da noi non si è dato sempre il dovuto peso alle «medie» nelle corse ciclistiche e troppo spesso si è lasciato ai concorrenti l'agio di vincere le corse a velocità insignificanti e di esser proclamati, malgrado ciò, grandi campioni.

* * *

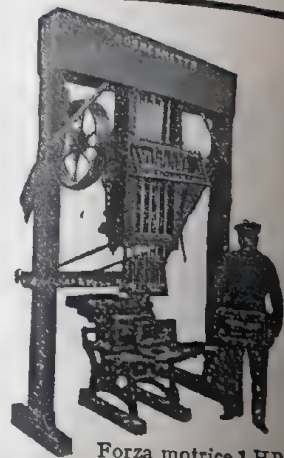
Fra le altre competizioni di settembre, che pur meriterebbero di esser almeno segnalate, una non può assolutamente passar inosservata: il Criterium di marcia a Parigi, nel quale il podista Armando Valente conquistava all'Italia due *records* mondiali. Infatti la distanza coperta in un egual tempo è stata portata dall'inglese Ross a km. 24,275, mentre il tempo dello svizzero Schwabb sui 25 km. è stato abbassato a 2 ore 3' 49''.

STRADE

Progetti ed opere per la grande autostrada Pedemontana.

Dalla relazione del ministro dei Lavori Pubblici che accompagna il disegno di legge per la conversione in legge del R. Decreto col quale è stata approvata la convenzione riguardante l'autostrada Torino-Milano, ricaviamo i seguenti dati:

Questa importantissima arteria, della lunghezza di km. 125 e 870 metri, oltre ad avere lo scopo immediato di consentire lo sviluppo di più rapide comunicazioni fra le due città industriali più importanti d'Italia, costituisce il primo tronco della Pedemontana che vedrà così tra breve la sua realizzazione da Torino a Brescia con un percorso di circa 220 km. attraversando per intero il Piemonte e la Lombardia.

Frattanto è in via di ultimazione, nei pressi di Colognola, il nuovo tratto dell'autostrada Bergamo-Brescia, costituente il terzo tronco della Pedemontana, che, iniziando da Torino, attraverso Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Padova, dovrà raggiungere Trieste.

Da Colognola l'autostrada attraverserà il fiume Serio a Grassobbio e, dopo aver rasentato l'abitato di Grumello, raggiungerà il fiume Oglio a monte di Palazzolo, in provincia di Brescia. Attraversato questo fiume con un manufatto che sarà il più importante di tutta la Pedemontana, il tracciato, con curve e controcurve di grandissimo raggio, passando sotto Erbusco e quindi tra Rovato e Cazzago, tra Ospitaletto e Castegnato, raggiungerà Brescia a circa due chilometri dall'abitato, in località Forca di Cane sulla provinciale per Cremona. Il ponte di cemento armato sull'Oglio, che avrà uno sviluppo di trecento metri, a trentotto metri sul pelo d'acqua, unirà il tronco bergamasco con quello bresciano a Palazzolo. Lo sviluppo complessivo del nuovo tronco è di chilometri 46,663.

Il tracciato è diviso in quattro tronchi: da Bergamo al torrente Zerra (km. 9,680); dal torrente Zerra al fiume Oglio (km. 9,305); dal fiume Oglio a Ospitaletto (km. 13,684); da Ospitaletto a Brescia (km. 13,994). L'andamento altimetrico in nessuna livelletta ha pendenze superiori al 3 per cento. La larghezza della carreggiata è uguale a quella dell'autostrada Bergamo-Milano e cioè di metri 8, con due banchine laterali di metri uno ciascuna.

Tutto il corpo stradale è presso che ultimato e non rimane da fare che la pavimentazione in calcestruzzo, la quale sarà appaltata in tre lotti di 15 chilometri di lunghezza ciascuno.

Questo tronco autostradale riuscirà finalmente a mettere in valore plaghe interessantissime dal punto di vista turistico, come il lago d'Iseo, sino a ieri completamente dimenticate, ed a far meglio conoscere zone magnifiche nelle due provincie di Bergamo e di Brescia.

Una bella iniziativa valdostana: la strada del Cervino.

Quella che è forse la più famosa conca alpina, dominata dalla maestosa piramide del Cervino, l'alta Valtournanche, verrà tratta dall'isolamento in cui ora si trova e valorizzata come merita con la costruzione di un tronco di carrozzabile attualmente in progetto, che partendo dall'abitato di Valtournanche, dovrà raggiungere il piano del Breil, in sostituzione dell'attuale mulattiera.

Per realizzare l'interessante progetto è stato costituito un Consorzio, che trova la più efficace collaborazione nella popolazione della vallata e in una Società idroelettrica piemontese che in essa svolge una importante attività.

Il progetto di massima prevede il tracciato tutto in riva sinistra del Marmore, per una complessiva lunghezza di chilometri 8,400, una larghezza costante di metri 4, salvo nei tornanti, e la pendenza massima del 9,4 %. La nuova strada si svolgerebbe in una zona inte-

pressoché meravigliosa, in cospetto di grandiosi paesaggi alpini e rivestirebbe un carattere turistico di primo ordine.

Dal canto nostro non possiamo che formulare il più fervido augurio che la felice iniziativa trovi le basi materiali per la sua sollecita realizzazione.

L'autostrada Padova-Venezia.

L'autostrada Padova-Venezia che come è noto ha inizio sulla strada statale Padova-Ponte di Brenta in località le Tre Grazie, e termina al cavalcavia di Porto Marghera con uno sviluppo di km. 28.[illegible], dei quali 24 in un solo rettifilo, è ormai nella fase del suo normale sviluppo. Infatti è già da vario tempo in lavoro il tronco dal fiume Brenta, comprendente numerosi manufatti, fra cui il grande cavalcavia sulla tranvia Padova-Fusina. E' già stato iniziato un tronco di km. 5,502 dalla parte di Mestre e sarà fra breve aggiudicato il lavoro del grande ponte sul Brenta, a tre campate, con lunghezza complessiva di metri 100. La preparazione dei complessi progetti esecutivi dei rimanenti tronchi è già press'a poco ultimata, per cui nel prossimo inverno l'autostrada sarà in pieno sviluppo.

POSTE-TELEGRAFI-E-TELEFONI

Servizio internazionale degli abbonamenti a giornali e pubblicazioni periodiche a mezzo della posta – Abbonamenti raccolti direttamente dagli editori.

Scopo principale di questo servizio è di poter abbonarsi ad un giornale o ad una rivista estera (dall'Italia per le pubblicazioni estere o dall'Estero per le pubblicazioni italiane) *pagando il prezzo d'abbonamento stabilito per gli abbonati dell'interno del Paese dove si pubblica il giornale o la rivista* (che corrisponde quasi sempre alla metà di quello stabilito dagli editori per gli abbonati all'estero), ricevendo puntualmente le pubblicazioni.

Questa facilitazione si ottiene facendone richiesta all'Ufficio postale, dove trovasi l'elenco delle pubblicazioni periodiche, per le quali possono essere accettati abbonamenti, con il loro prezzo a seconda del periodo di abbonamento. A questo prezzo si dovrà aggiun-

gere solo *L. 3* per diritto di commissione. Lo scambio di questi abbonamenti finora è limitato ai giornali e riviste pubblicantisi in Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Egitto, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Svezia, Svizzera e Ungheria.

Una delle disposizioni costituenti questo servizio internazionale (che è stato oggetto di uno speciale « Accordo », al quale hanno nel 1924 aderito, con l'Italia, diversi altri Stati della Unione Postale Universale) stabilisce che *gli editori possono essere autorizzati a raccogliere per loro conto e direttamente gli abbonamenti alle proprie pubblicazioni*. Cioè: gli abbonati dell'estero possono ricevere le pubblicazioni, con lo stesso sistema di abbonamento a mezzo della posta (*Abonnement-poste*), rivolgendosi direttamente agli editori anzichè all'Ufficio postale.

Però questa facoltà, di cui si son già grandemente giovati gli editori di diverse Nazioni (son quasi 25.000, nel 1929, gli abbonamenti raccolti direttamente dagli editori esteri solamente in Italia), non è stata ancora concessa agli editori italiani! Quali ragioni vi ostano?

L'Amministrazione postale, accordando questa facoltà, non ha perdita di tasse, perchè gli editori hanno l'obbligo di pagare all'Amministrazione stessa i diritti stabiliti e dovuti per ogni abbonamento raccolto direttamente; non ha maggior lavoro, anzi ne ha uno minore, dovendo gli editori compilare gli elenchi riferentisi agli abbonamenti raccolti, secondo speciali condizioni stabilite.

Ed allora, quale altro motivo essenziale può impedire all'Amministrazione postale italiana di autorizzare gli editori a raccogliere direttamente gli abbonamenti provenienti dall'estero, e di mettere, così finalmente, in vigore la detta disposizione, come già fecero le Amministrazioni postali estere?

Data la grande e indiscutibile utilità che ne ritrarrebbero tanto gli editori che gli abbonati, nelle varie forme che qui per brevità non si descrivono, sarebbe desiderabile che ciò avvenisse al più presto, anche per agevolare e favorire la diffusione della stampa italiana all'estero.

Affrancatura delle cartoline illustrate e dei biglietti da visita da e per la Città del Vaticano.

Dalla tariffa postale speciale concordata fra l'Italia e lo Stato Vaticano rileviamo: Le cartoline illustrate ed i biglietti da visita, da affrancarsi con *centesimi 20* (cioè come le stampe), non possono recare che la sola indicazione dello speditore e la data: non possono cioè portare le solite frasi di convenevoli, espresse in un massimo di 5 parole, ammesse nelle stesse corrispondenze da tutto il mondo.

Dette cartoline e biglietti, spediti dall'Italia alla Città del Vaticano o viceversa, quindi se portanti qualche parola di saluto, di ringraziamento, ecc. (non più di 5) devono essere affrancati con *50 centesimi*, mentre per quelli scambiati fra l'estero (non l'Italia) e il Vaticano bastano solo *25 centesimi*.

Crediamo si tratti di un equivoco, al quale sarà facile rimediare.

Radiotelegrammi diretti ai piroscafi in navigazione.

A mezzo della nuova stazione radiotelegrafica ultrapotente di Coltano, si possono spedire radiotelegrammi diretti a passeggeri a bordo dei piroscafi italiani forniti di impianti adatti e durante tutta la durata della loro navigazione. Detti piroscafi sono ora 236.

Il nuovo servizio rende, finalmente, possibile e facile la trasmissione di comunicazioni alle persone viaggianti sui piroscafi in qualunque punto del mare esse si trovino, mentre finora per la spedizione di un radiotelegramma era necessario che il mittente indicasse (cosa molto difficile), all'Ufficio telegrafico di accettazione, la stazione radiotelegrafica costiera più vicina al piroscafo in navigazione, per mezzo della quale il radiotelegramma veniva trasmesso alla nave.

Nell'indirizzo dei radiotelegrammi, che si possono presentare a qualunque Ufficio telegrafico, la destinazione è rappresentata dal nome del piroscafo al quale l'Ufficio fa seguire l'indicazione di *Coltano-radio*.

Le tasse da pagarsi sono: tassa telegrafica interna (L. 2 sino a 10 parole, ogni parola in più cent. 25); tassa costiera e di bordo (L. 1,80 ogni parola). Esempio: Per un radiotelegramma di 7 parole si pagherà: tassa telegrafica L. 2; tassa costiera e di bordo L. 1,80 × 7 = L. 12,60; Totale L. 14,60.

Per i radiotelegrammi ai piroscafi italiani con traffico radiotelegrafico limitato e per quelli diretti ai piroscafi esteri, nulla è variato, e l'istradamento viene fatto in base alle indicazioni fornite dai mittenti.

Un esperimento per la corrispondenza aerea.

Il Ministero delle Comunicazioni, in accordo con quello dell'Aeronautica, ha disposto, a titolo di propaganda e di esperimento, che con gli apparecchi che fanno servizio quotidiano e periodico sulle più importanti linee di navigazione aerea del Regno, abbia corso, oltre la corrispondenza provvista della sopratassa di trasporto aereo, anche una certa quantità di corrispondenza munita della sola affrancatura normale.

Sulle corrispondenze che avranno tale trattamento sarà applicata dagli Uffici postali una impronta speciale con la seguente indicazione: « Trasporto per via aerea - Transporté par avion »; quindi i destinatari, col raffronto dei bolli e delle date di spedizione e di arrivo, potranno constatare la rapidità ed i vantaggi della trasmissione per via aerea.

Le aviolinee italiane sulle quali è stato attuato il suddetto provvedimento sono le seguenti:

Trieste-Venezia-Pavia-Genova: tutti i giorni esclusi i festivi; *Trieste-Zara-Ancona:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Ancona-Zara-Trieste:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Trieste-Fiume-Zara:* lunedì, mercoledì, venerdì; *Trieste-Fiume-Venezia:* martedì, giovedì e sabato. Solo da Milano tutti i giorni esclusi i festivi: *Milano-Trento-München:* lunedì, mercoledì, venerdì; *Roma-Napoli-Siracusa-Tripoli:* martedì, giovedì, sabato; *Tripoli-Siracusa-Napoli-Roma:* lunedì, mercoledì, venerdì.

Roma-Cagliari: tutti i giorni esclusi i festivi; *Cagliari-Roma:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Roma-Tunisi:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Genova-Roma-Napoli-Palermo:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Palermo-Napoli-Roma-Genova:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Brindisi-Valona-Argirocastro-Taranto-Coritza:* martedì, giovedì e sabato; *Roma-Venezia:* tutti i giorni esclusi i festivi; *Venezia-Vienna:* martedì, giovedì, sabato; *Roma-Genova-Marsiglia:* martedì, giovedì, sabato; *Genova-Marsiglia-Barcellona:* lunedì, mercoledì, venerdì; *Brindisi-Atene-Stamboul:* lunedì, giovedì; *Brindisi-Atene-Rodi:* venerdì; *Venezia-Ancona-Bari-Brindisi:* lunedì, mercoledì, venerdì; *Brindisi-Bari-Ancona-Venezia:* martedì, giovedì, sabato.

Gli orari degli arrivi e delle partenze delle singole vie sono esposti in appositi quadri-prospetti nei più importanti Uffici postali e pubblicati nell'Orario ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Nuovi servizi postali con la Jugoslavia.

Dopo l'attivazione del servizio vaglia, si è iniziato, fra l'Italia e la Jugoslavia, anche lo scambio *delle corrispondenze e dei pacchi gravati di assegno.* Mercè questo servizio il mittente può ordinare alla Posta di non consegnare la corrispondenza o il pacco al destinatario, se prima questi non ha pagato una determinata somma.

L'importo dell'assegno, per gli oggetti impostati in Italia, dovrà essere espresso, dal mittente, in lire italiane per un massimo di L. 1000, mentre quello degli oggetti prove-

nienti dalla Jugoslavia verrà indicato in *dinars* e per un massimo di 3000 *dinars*. (Un *dinars* è equivalente a quasi L. 0,35).

Servizio postale aero-marittimo.

Si è inaugurato a Gibilterra il servizio sperimentale aero-marittimo per il trasporto della posta in connessione tra idrovolanti della navigazione aerea ed i transatlantici del Lloyd Sabaudo diretti a New York. La nave ha regolarmente ricevuto in trasbordo dall'idrovolante la posta proveniente dall'Italia e destinata agli Stati Uniti, proseguendo puntualmente il viaggio coll'orario prestabilito. Identico allacciamento avverrà nel viaggio di ritorno dei transatlantici, con trasbordo aereo a Gibilterra, della posta diretta in Europa.

Con tale servizio combinato si abbrevia notevolmente la durata dei viaggi tra il Mediterraneo e le Americhe, offrendo al pubblico la possibilità di inoltrare la corrispondenza in un periodo di tempo generalmente inferiore a quello occorrente per le altre vie postali esitenti fra gli Stati Uniti e il Continente, via nord Europa. In seguito il servizio sarà esteso anche al trasporto dei passeggeri e alle connessioni cogli altri transatlantici italiani.

Meda e Mede.

Sulla corrispondenza diretta alle due suddette località non si deve mai dimenticare di aggiungere l'indicazione della provincia per evitare disguidi e ritardi: *Meda* è in provincia di Milano; *Mede* in provincia di Pavia.

Richiamandoci a quanto pubblicavamo nel fascicolo di marzo di questa Rivista a pag. 136, non tralasciamo di raccomandare, perchè assolutamente indispensabile, di aggiungere sempre l'indicazione della provincia alla destinazione, se si vuole che le corrispondenze postali non subiscano ritardi.

Restauri e sistemazioni di monumenti.

Alla Certosa di Garegnano sita alle porte di *Milano*, sono in corso, sotto la direzione della R. Soprintendenza, notevoli opere di sistemazione e restauro, che valgono ad onorare la memoria di Daniele Crespi, di cui ricorre quest'anno il terzo centenario della morte. Degno modo di onoranza e assai preferibile a quello del monumento... con effigie. Il Crespi coprì pareti e vòlta della chiesa con affreschi stupendi, a torto ignorati dal gran pubblico, raffiguranti la storia di San Bruno. Fu questa l'ultima sua grande creazione. La peste lo rapì all'arte nel 1630, a soli quarant'anni.

***

Di alcuni lavori di restauro e ripristino a monumenti di *Zara* tratta il numero di giugno del « Bollettino d'Arte del Ministero dell'Educazione Nazionale ». E' stato sistemato il soffitto del *Duomo*, con semplici travature a vista e non come si progettava un tempo, a carena di nave riccamente decorata. Dice bene a tal proposito il Serra, che ha diretto codesto lavoro, che « il restauro e il ripristino stesso vanno considerati come un atto di devozione a un monumento, offerto in uno stato di umiltà, non quale un'affermazione individualistica che tende a soverchiare tutto e a mettersi in primo piano ». La vetustissima *chiesa di S. Lorenzo* (sec. X-XI) è stata sgomberata, ripulita, rimessa in condizioni decorose; e lo stesso è stato fatto per l'altra vecchissima *chiesa di S. Pietro Vecchio*, appartenente forse del VII o VIII secolo.

***

Grazie allo stanziamento straordinario fatto dal Capo del Governo, il *Castello del Buonconsiglio* di *Trento* è ormai presso che ultimato nelle sue grandi opere di restauro e di ripristino, tanto che ha potuto accogliere i partecipanti al Congresso della Società per il Progresso delle Scienze.

Notevole, e di gradevolissimo effetto, il colonnato del cortile, ricostrutto secondo le tracce ritrovate nel suolo, e in parte con vecchi elementi. Il Soprintendente all'Arte della Venezia Tridentina, Prof. Giuseppe Gerola, coadiuvato dall'Arch. Antonino Rusconi, ha prodigato a quest'opera tutta la sua intelligente energia. Bellissimi gli affreschi restaurati, del Romanino, del Dosso, del Fogolino, sui quali ha trattato Antonio Morassi negli ultimi fascicoli del « Bollettino d'Arte del Ministero dell'Educazione Nazionale ».

***

Sulla stessa Rivista il Dott. Giulio Jacopi dà relazione dei lavori compiuti a *Rodi* nell'ultimo biennio. Fu riportato, nei limiti del possibile, al suo pristino aspetto il *Forte di San Nicola*; fu restaurato il maestoso *portale gotico del Palazzo Grammagistrale*; fu ricostruito un lungo tratto del parapetto del cammino di ronda di *Porta S. Giovanni*; e altri lavori di minore entità furono eseguiti nelle gallerie del *baluardo di S. Giorgio* e nell'interno della *Città Murata*, ripristinando l'aspetto di tre case di età cavalleresca.

***

Sono terminati i lavori di consolidamento e di ripristino del fianco destro del Duomo di *Pienza*. La muratura che, come nel lato opposto, era rovinata da ampie fenditure, sconnessa e alterata dai rifacimenti, è stata scomposta e ricomposta con gli stessi materiali e riportata nelle condizioni primitive. Il finestrone archiacuto, del quale rimaneva solo la cornice esterna dell'ogiva, è pure stato ricostruito, conservandovi i pochi conci originali. L'opera di rafforzamento sia della fondazione, sia dell'elevazione, è riuscita perfettamente.

Tanto nei riguardi estetici quanto in quelli statici, l'opera è riuscita egregiamente.

***

Si è compiuto in questi mesi il ripristino del portico di San Lorenzo in Lucina, a *Roma*, i cui lavori, affidati alla R. Soprintendenza ai

Monumenti del Lazio, duravano da tre anni. L'arioso colonnato, manomesso e guasto da superfetazioni, ha ripreso ora le sue linee chiare e le sue proporzioni ben misurate. Sono state messe in luce parti essenziali, togliendo stucchi e intonacature, come i pulvini di travertino su cui impostano gli archi di scarico. Il materiale archeologico rinvenuto durante i lavori è stato sistemato sulle pareti del portico stesso.

Artisti trentini all'estero.

Alla recente riunione della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, tenutasi in Trento, è stato offerto in omaggio ai Congressisti un prezioso opuscolo di Giuseppe Gerola sugli artisti trentini all'estero.

Tale prezioso ed interessante studio, corredato da cento illustrazioni, è redatto a mo' di dizionario e contiene informazioni utilissime sull'attività degli artisti trentini all'estero.

Nel mentre sino al Cinquecento l'arte trentina era per lo più tributaria di Verona, della Lombardia, del Veneto, dopo quel secolo s'invertono le parti: i più valorosi fra gli artisti trentini destinati a render famoso il loro nome nelle plaghe più disparate, dovevano chiamarsi Giovanni Dossi, Alessandro Vittoria, Andrea Pozzo, Giambattista Lampi, Francesco Suardi e Giovanni Segantini. Ma accanto ai maggiori, che il G. tratta giocoforza per sommi capi, ecco una pleiade di artisti secondari, che hanno profuso un po' dappertutto la loro attività, e con essa hanno ancora una volta contribuito al lustro dell'arte italiana nel mondo.

Un centro d'informazioni per studenti stranieri in Italia.

Ad iniziativa della Commissione Nazionale Italiana per la Cooperazione Intellettuale, è stato costituito in Roma il Centro Nazionale Italiano d'Informazioni Universitarie, con lo scopo esclusivo di istradare lo studente universitario straniero negli Istituti italiani d'Istruzione Superiore che egli presceglie.

Il Centro si costituisce tramite vario tra lo studente straniero, prima che venga in Italia, e l'Istituto Superiore Italiano, ove egli intende iscriversi; gli fornisce gratuitamente e in qualunque delle lingue principali europee, ogni notizia possibile sulla natura degli studi seguiti nei vari Istituti Superiori; sulle città e Scuole Superiori più adatte a un determinato ordine di studi; sulle condizioni pratiche di vita di ciascun Centro di studi; sui circoli e sulle associazioni culturali e sportive che vi hanno sede, ecc.

Assistenza dunque gratuita e larga, ed atta a prevenire quel dannoso disorientamento che non è ignoto a chi ha pratica di Studi Superiori compiuti in Paesi stranieri.

Oltre a questa assistenza, diremo così, preuniversitaria, il Centro attenderà a varie ed utili opere di assistenza pratica per il tempo che lo studente straniero trascorre in Italia, e coordinerà la sua attività con quella delle or-

ganizzazioni universitarie nazionali ed estere valendosi dell'aiuto dei principali enti culturali, turistici, assistenziali e sportivi esistenti in Italia.

Il Comitato del Centro è presieduto dal Sen. Prof. G. Gentile e composto da rappresentanti dei Ministeri degli Esteri e dell'Educazione Nazionale, delle Università italiane, dell'Istituto Nazionale Fascista di Cultura, del Touring Club Italiano, dell'E. N. I. T., della C. I. T., dei G. U. F.

Per qualsiasi informazione rivolgersi alla Segreteria del Centro Nazionale Italiano d'Informazioni Universitarie (C. I. U.) presso la Commissione Nazionale Italiana per la Cooperazione Intellettuale, Roma, Salita del Grillo, N. 1 (Tel. 62-753).

Il Centro darà anche le più ampie informazioni a coloro che intendano concorrere alle molte Borse di studio istituite, presso varie Università e Istituti superiori del Regno, per studenti stranieri.

Si fa noto intanto che, accogliendo un voto del C. I. U., il Ministero dell'Educazione Nazionale con Decreto-Legge 3 luglio 1930, N. 1176, ha modificato e semplificato le norme per l'iscrizione di studenti stranieri a Istituti d'Istruzione Superiore Italiani, deliberando la compilazione e la diffusione di un elenco di tutti quei titoli di studio conseguiti all'estero che sono valevoli per l'ammissione in detti Istituti. Per l'anno scolastico 1930-31 avranno però ancora vigore le norme di cui al Regio Decreto 30 settembre 1923, N. 2102.

Corsi per Periti radiotecnici a Milano.

Per iniziativa dei Ministeri della Guerra e dell'Educazione Nazionale avrà inizio presso l'*Istituto Radiotecnico* di Milano — annesso al R. Istituto Tecnico Carlo Cattaneo — il 10 novembre prossimo, il biennio diurno per il conseguimento del Diploma di *Perito Radiotecnico*, biennio già iniziato lo scorso anno. Per le materie di cultura elettrotecnica e radiotecnica verranno svolti i programmi stabiliti d'accordo fra i Ministeri della Guerra e dell'Educazione Nazionale; per le materie di cultura generale, i programmi degli ultimi due anni dei Regi Istituti Industriali.

Sono ammessi al biennio tutti gli iscritti o iscrivibili al penultimo anno degli Istituti Industriali Regi o pareggiati; i Periti industriali, gli Ingegneri, gli appartenenti alla Scuola di Applicazione dei RR. Politecnici del Regno, gli Ufficiali d'Artiglieria e del Genio provenienti dai Corsi regolari dell'Accademia e della Scuola di Applicazione di Artiglieria e Genio. Per tutti gli altri schiarimenti richiedere programma in via Cappuccio N. 2.

Esperantisti di sette nazioni al Congresso italiano di Esperanto.

Nello storico salone del Broletto di Como si è svolto nei primi giorni di settembre il XV Congresso Nazionale di Esperanto, sotto la presidenza del Podestà Comm. Negretti. Sono giunte al Congresso numerose adesioni da personalità, enti, università, comuni. Fra gli altri: S. A. R. il Principe di Piemonte, S. E. Balbino Giuliano, S. E. De Bono. All'inaugurazione, a cui assisteva il rappresentante del Prefetto, esperantisti stranieri di sette diverse nazioni (fra cui un giapponese), dette poche parole nella loro lingua, per lo più incomprensibile al pubblico, portarono il loro saluto in esperanto, facendosi capire anche dai non esperantisti, per la facilità che l'esperanto presenta specie per noi italiani.

Animatissima fu la gita sul lago in battello speciale, compiuta dai Congressisti insieme con gli stranieri che facevano parte della carovana turistica che pure aveva visitato Milano, iniziando l'attuazione del programma di pratica propaganda turistica che si è proposto la Federazione Esperantista Italiana. Gli stranieri si recavano poi a visitare il Lago Maggiore, mentre si iniziavano i lavori del Congresso, che si chiudeva votando un plauso a varie istituzioni che stanno attuando pratiche applicazioni dell'esperanto: il T. C. I., l'E. I. A. R., il « Radiocorriere », l'Istituto Internazionale del Risparmio.

TRA I LIBRI

STELLA L. A. – *Italia sul mare*. – Pag. 308, in 8° gr., con 24 figure e 87 tavole f. t., rileg. in tela; pag. 308. Hoepli, Milano. Prezzo: L. 45.

Tema di alto interesse, trattato con serietà scientifica e facilità divulgativa. Pericle Ducati, che nella prefazione fa dell'Autrice una lusinghiera e meritata presentazione e scrive un'eloquente pagina sul mare d'Italia, mette in rilievo l'importanza e la difficoltà di questi studî, che distruggono la comune opinione della flotta romana improvvisata nei primi anni delle guerre puniche e ne cercano la composizione nella fervida vita marinara di gran parte della popolazione dell'Italia preromana.

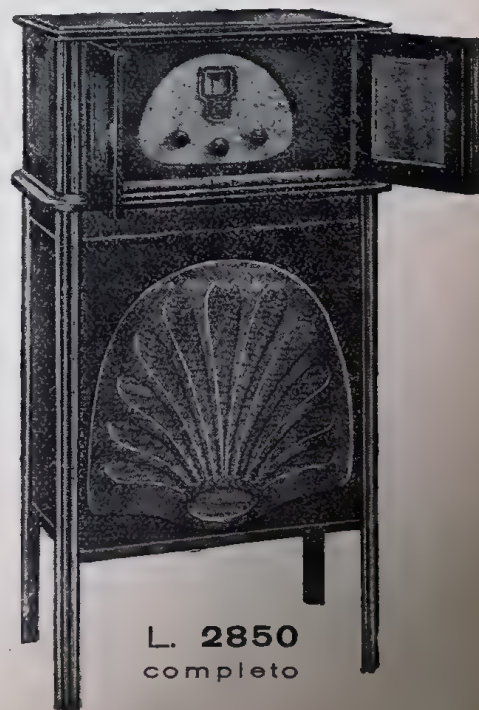
La materia è trattata in cinque capitoli: « Primi naviganti d'Italia », « I coloni greci », « La talassografia etrusca », « Siracusa potenza marinara », « Le origini di un impero mediterraneo ». La conclusione è quella sopra accennata: « La potenza di Roma sul mare riprende e continua la storia marinara dell'Italia antica ». Leggendo le interessantissime pagine, ammirando le copiose e sapientemente scelte illustrazioni, vien fatto di domandarsi come un'opera di tal fatta non abbia prima d'ora tentato le dotte penne dei nostri archeologi. La spiegazione sta in parte nella grande dispersione dei materiali, ancora in posto, in territori lontani non sempre facilmente accessibili, o disseminati in numerosi musei d'Italia, d'Europa e d'America. Fors'anche nella minor « coscienza marinara » che l'Italia di ieri lamenta. Ma torna a grande onore della giovine Autrice l'aver riempito una così grave lacuna.

Di Marzio Cornelio. – *Viaggi senza orario.* – Pag. 243, in 8°. Libreria del Littorio, Roma. Prezzo. L. 10.

Viaggi senza orario e, si potrebbe aggiungere, senza guide. Il titolo non lo dice, ma lo dice il testo. Viaggiare senza guida può essere un errore o semplicemente un bel gesto di chi, come l'A., ha compiuto in antecedenza la sua preparazione sulle guide e su qualche cosa di più. E allora il viaggio presenta quel godimento così noto del mettersi senza meta e senza direzione per una città sconosciuta affidandosi alla fortuna che vi faccia trovare l'imprevisto, curioso e caratteristico. L'A., che ha viaggiato, dall'Occidente all'Oriente, si può dire per tutta l'Europa e per ogni paese, condensa in poche pagine le sue impressioni che sono nitide, le sue csservazioni che sono acute. Sorride dell'erudizione, ma dimostra di possedere la cultura. Coloro che lo hanno preceduto nei suoi itinerari, o meglio nei suoi vagabondaggi, riscontrano la fluidità dei suoi appunti. Vi è qua e là una nota di scetticismo, ma più apparente che reale, ed essa svanisce in delicate pagine di sentimento quando il viaggiatore *rusé* si rifà col pensiero al suo paesello nativo, fra il Liri e la Maiella, la regione donde tanti generosi figli, come il Di Marzio, volarono alla difesa delle Alpi.

Un appunto alla Libreria del Littorio: perchè non segnare l'anno dell'edizione? Son libri che cônservano il loro valore anche col tempo.

Cappellini Antonio. – *I Santuari del Genovesato.* – Pag. 112, con 74 illustr. Stab. Tip. F.lli Stianti, S. Casciano Val di Pesa, 1930. Prezzo: L. 15.

L'A., che è Ispettore Onorario ai Monumenti, ha oltre tutto il merito di aver segnalato l'esistenza di opere d'arte ignorate o dimenticate. Basti dire, per quel che riguarda la storia, che egli ha saputo raccogliere rare notizie intorno a Maria Cristina di Savoia, al Santuario dell'Acquasanta e al Santuario di Oregina, celebre nei fasti del patrio risorgimento.

SPALLICCI ALDO. – *Fior 'd radecc.* – Pag. 152. Ed. R. Zanelli, Forlì, 1930. Prezzo: L. 10.

Queste liriche dialettali, ispirate da aspetti dell'anima e della vita romagnola, hanno veramente la freschezza amarognola della foglia del radicchio e l'aerea serenità del suo fiore. Manifestazioni letterarie di questo genere, che aderiscono all'intimo spirito di una regione e ne rendono gli aspetti più tipici, si risolvono in un prezioso ausilio della sensibilità turistica, specialmente in un Paese come il nostro, che ha un patrimonio folcloristico incomparabile e che serba gelosamente le sue tradizioni locali.

QUARTI GUIDO ANTONIO. – *Lepanto.* – Milano, Istituto Editoriale Avio-Navale, via Castel Morrone, 6, 1930-VIII; pag. 318, in 4°, con 64 tavole: L. 150.

Opera preziosa, non solo per la veste tipografica e il costo, ma per la materia, raccolta con molta cura e commentata felicemente. Il titolo « Lepanto » è sulla copertina. Sul frontispizio, si è allungato in: « La battaglia di Lepanto nei canti popolari dell'epoca ». Ma il più breve corrisponde forse meglio al contenuto. Perchè oltre a una cinquantina di composizioni dialettali (il raccoglitore ha tralasciato di proposito quelle italiane e latine) ispirate dalla famosa vittoria, vi è un'introduzione storica che illustra assai bene la preparazione e lo svolgimento della battaglia. Ricche le illustrazioni, scelte sapientemente.

ROVERETO Prof. GAETANO. – *Geologia.* – Pag. XX-805, con 161 figure nel testo e 20 tavole f. t. Editore Hoepli, Milano, 1931-IX: L. 45.

Il nome dell'A., professore di Geologia nella R. Università di Genova, è già di per sè stesso la miglior garanzia della serietà e solidità dell'opera. Ma questo libro si raccomanda particolarmente per la parte pratica e industriale, essendovi ampiamente trattate a parte, con l'aggiunta di opportuni schemi di esercitazioni, quelle cognizioni pratiche che hanno un fine proprio e che possono riuscire particolarmente utili a ingegneri, costruttori e industriali. Ogni capitolo è fornito di un abbondante repertorio bibliografico.

Carta Alpinistica dei dintorni di Ponte di Legno (Zona Meridionale). – Due fogli alla scala 1 : 25.000. – Ed. Stazione Climatica e Sportiva Invernale Ponte di Legno, 1930-VIII. Prezzo: L. 10.

Molto bene ha fatto l'Amministrazione dell'Azienda Autonoma di Ponte di Legno a pubblicare, sulla base del 25.000 dell'Istituto Geografico Militare, questa grande carta della zona alpina che circonda la importante stazione camuna. La colorazione dei corsi d'acqua e delle zone rocciose contribuisce alla sua maggiore plasticità. La toponomastica è stata diligentemente riveduta da Mario Bernasconi, a cui devesi anche una apprezzata « Guida Sciistica » della zona.

FANTI GOFFREDO. – *Verucchio.* – Guida turistica; Ed. L. Celli, Verucchio, 1930.

Dopo la piccola Guida storica di Verucchio, di cui demmo già notizia, l'A. ha allestito questa Guida turistica, che può essere di buon aiuto a coloro che visitano l'aspro nido dei Malatesta. Per illustrare il quale, l'A. ha avuto anche un'altra buona idea: quella di dotare una serie di cartoline riproducenti le vedute più interessanti di Verucchio, di ampie e suggestive didascalie a cui non manca talvolta il buon respiro della poesia.

Encheiridion Xenodocheiaches Technes. – Atene, 1930.

Queste parole, di colore oscuro per quelli che hanno dimenticato il greco imparato in liceo, sono semplicemente la traduzione di: « Manuale dell'industria alberghiera », e il titolo di una pubblicazione curata dall'Ufficio di Turismo della Grecia.
Titolo comune al nostro diffuso Manuale: ma non solo il titolo, perchè, come si avverte nella prefazione, la pubblicazione del Touring Club Italiano ha servito largamente di base a codesto volume destinato particolarmente agli allievi della Scuola alberghiera, anch'essa istituita sulla traccia delle scuole italiane. Ci fa piacere questo omaggio reso, col nostro preventivo consenso, alla bontà della pubblicazione di cui il Touring ha già curato parecchie edizioni e che vede largamente apprezzata dagli intenditori e dal pubblico.

CUESTA UGO. – *A gabbie basse* (Note di un marinaio). – Collana Salmastra; Vol. I, pag. 200. Istituto Editoriale Avio-Navale, Milano, via Castel Morrone, 6, 1930-VIII: L. 8,80.

A chi vuol conoscere, senz'ombra di velature letterarie, ma con un realismo che non permette di raccomandarlo ai più giovani lettori, la vita marinara a bordo dei velieri e durante le brevi soste nei porti, questo libro offre una serie di bozzetti efficacemente coloriti.

BESOZZI ALESSANDRO. – *Italia e Palestina.* – Pag. 286, con 1 carta geogr. Ediz. Alpes, Milano, 1930-VIII. Prezzo: L. 12.

La questione dell'Oriente e specialmente della Palestina è di grande attualità, oggi che più ferve la gara tra le Nazioni per acquistarvi influenze, mercati e dominî. L'A. lumeggia il problema nei suoi precedenti e nei suoi sviluppi attuali, avendo di mira soprattutto gli interessi e i diritti del nostro Paese.

L'Arte della Seta in Lucca. – A cura di E. Lazzareschi. Pag. 32; 11 illustr. f. t. Ed. del Comitato per la II « Settimana Lucchese ». Prezzo: L. 5.

HANS W. SON AHLMANN. – *La Libia settentrionale.* – Pag. 128, con 41 illustraz. f. t. e 3 carte geogr. Ed. Governo della Cirenaica, Servizio Studi, Bengasi, 1930-VIII; s. i. p.

AGNELLO GIUSEPPE. – *Guida del Duomo di* [illegible] – Pag. 16, 28 illustr. f. t. Officina Grafica A. Lucini & C., Milano. Prezzo: L. 4.

Guida Sanitaria della Liguria. 1930-VIII. – Pag. 170. Via Orto Botanico, 8, Torino. Prezzo: L. 12.

RICCI MILZIADE. – *Guida della provincia di Pistoia*. – Prefaz. del Sen. Alessandro Chiappelli. Pag. 28, illustr. Ed. Cav. Alberto Pacinotti & C., Pistoia, 1930. – Prezzo: L. 5 in prov. di Pistoia: L. 5,50 altrove. Ai Soci del T. C. I. rispettivam. L. 4,50 e L. 5.

MANDILLO ENRICO. – *Il libro del Marinaio d'Italia*. – Pag. 150, illustr. Ist. Ed. Avio-Navale, Milano, 1930-VIII. Prezzo: L. 8.

MAZZILLI Dott. BENIAMINO. – *Movimento Economico e Sociale in Terra Jonica*. – Con particolare riferimento al triennio 1926-27-28; pag. 532. Ed. Consiglio Provinciale dell'Economia di Taranto, 1929-VIII. Prezzo: L. 35.

FASCETTI Prof. GIUSEPPE. – *Guida pratica di caseificio*. – Pag. 286, con 59 illustraz., Manuale Hoepli, Milano, 1930-VIII. Prezzo: L. 10.

P. Francesco da Vicenza. – *P. Felice Maria Severini da Sellano - Ambasciatore del Papa al Re di Persia.* – Tip. Pont. Vesc. S. Giuseppe, Vicenza, 1930; pag. 44; con tav. f. t. (Offerta libera per la Missione dei Minori Cappuccini Umbri nell'Alto Solimoes).

Perisinotto Ugo. – *Treviso nei suoi Canali.* – Pag. 20, illustr. Tip. Monduri e Cappellazzo, Treviso, 1930; s. i. p.

Cambiano Don Carlo. – *Monografia di Duno.* – Pag. 84, illustr. Tipografia Arcivescovile, Varese, 1930. Prezzo: L. 5.

Lavarello Agostino. – *I naufraghi di Tristan.* – Pag. 104, con 30 illustraz. Istit. Ed. Avio-Navale, 1930-VIII. Prezzo: L. 15.

Franciosi Pietro. – *Rocche e Castelli del Montefeltro.* – Pag. 42. Off. Graf. G. Federici, Pesaro, 1930; s. i. p.

Marangoni Matteo. – *Come si guarda un quadro.* – Saggio di educazione del gusto sui capolavori degli Uffizi. Pag. 102, con 40 tav. f. t. Ed. Vallecchi, Firenze. Prezzo: L. 10.

L'opera dell'Amministrazione Provinciale di Milano nel 1929. – A cura del Preside Gr. Uff. Sileno Fabbri. Pag. 562, tav. illustr. f. t. Milano, 1930-VIII; s. i. p.

Defferrari Anna. – *Arturo Graf.* – XII della Collez. « Studi e Ritratti ». Pag. 325. Soc. An. Ed. Dante Alighieri, Milano, 1930-VIII. Prezzo: L. 15.

Aisberg E. – *Ora so che cosa è la radio!* – Traduz. di G. Saggiori, prefaz. di R. Mesny, disegni di H. Guilac. Pag. 148. Ed. Riccardo Zannoni, Padova (Corso del Popolo, 4), 1930. Prezzo: L. 12.

L'Amministrazione Provinciale di Bari dal 1927-V al 1929-VII, con una relazione del Preside Prof. Michele Viterbo. – Pag. 154, con 124 tav. f. t. Ed. Soc. Editrice Tipografica, Bari; s. i. p.

Thovez Ing. Ettore. – *La Meccanica dell'Universo.* – Pag. 166, illustr. Ed. S. Lattes, Torino, 1930-VIII. Prezzo: L. 20.

Berbo O. M. – *Vade-mecum del Radioamatore.* – Ed. Fantoni & C., Venezia, 1930-VIII. Prezzo: L. 4.

Riggi Ten. Col. Alberto. – *La Battaglia di Gavinana.* – Pag. 36. Ed. Carlo Voghera, Roma, 1929; s. i. p.

Aiello Prof. Giuseppe. – *Preliminari di medicina sportiva - I° Cuore e fatica.* – Pag. 50, illustr. Ed. Arti Grafiche E. Calamandrei & C., Milano, 1930; s. i. p.

Annuario del Ministero della Educazione Nazionale. – Pag. 1300. Libreria dello Stato, Roma, 1930-VIII; s. i. p.

Mistretta Buttitta Elvira. – *La vita e le opere di Francesco Saverio Cavallari.* – Estratto dall'« Archivio Storico Siciliano ». Pag. 42. Scuola Tip. « Boccone del Povero », Palermo, 1929; s. i. p.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Statistica Soci Nuovi 1930 dal 1° aprile al 30 giugno 1930.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

AGRIGENTO: V. 31; A. 47.
ALESSANDRIA: V. 89; A. 214.
ANCONA: V. 71; A. 118.
AOSTA: V. 19; A. 65.
AQUILA: V. 39; A. 63.
AREZZO: V. 17; A. 52.
ASCOLI P.: V. 31; A. 101.
AVELLINO: V. 27; A. 85.
BARI: V. 116; A. 160.
BELLUNO: V. 46; A. 70.
BENEVENTO: V. 12; A. 66.
BERGAMO: V. 64; A. 148.
BOLOGNA: V. 125; A. 262.
BOLZANO: V. 50; A. 103.
BRESCIA: V. 62; A. 139.
BRINDISI: V. 10; A. 37.
CAGLIARI: V. 123; A. 207.
CALTANISSETTA: V. 16; A. 58.
CAMPOBASSO: V. 24; A. 62.
CATANIA: V. 65; A. 173.
CATANZARO: V. 66; A. 133.
CHIETI: V. 17; A. 62.
COMO: V. 78; A. 269.
COSENZA: A. 54; V. 116.
CREMONA: V. 73; A. 117.
CUNEO: V. 168; A. 161.
ENNA: V. 6; A. 15.
FERRARA: V. 64; A. 116.
FIRENZE: V. 131; Q. 1; A. 333.
FIUME: V. 28; A. 55.
FOGGIA: V. 45; A. 80.
FORLI': V. 66; A. 71.
FROSINONE: V. 42; A. 69.
GENOVA: V. 161; Q. 1; A. 386.
GORIZIA: V. 88; A. 72.
GROSSETO: V. 14; A. 27.
IMPERIA: V. 28; A. 55.
LECCE: V. 24; A. 83.
LIVORNO: V. 53; A. 175.
LUCCA: V. 38; Q. 1; A. 176.
MACERATA: V. 44; A. 109.
MANTOVA: V. 42; A. 120.
MASSA: V. 16; A. 43.
MATERA: V. 5; A. 37.
MESSINA: V. 47; A. 122.
MILANO: V. 414; Q. 4; A. 1285.
MODENA: V. 83; A. 149.
NAPOLI: V. 278; Q. 1; A. 706.
NOVARA: V. 163; A. 371.
NUORO: V. 15; A. 58.
PADOVA: V. 57; Q. 1; A. 107.
PALERMO: V. 128; A. 240.
PARMA: V. 77; A. 190.
PAVIA: V. 77; A. 124.
PERUGIA: V. 59; A. 158.
PESARO: V. 31; A. 75.
PESCARA: V. 26; A. 37.
PIACENZA: V. 59; A. 89.
PISA: V. 60; A. 115.
PISTOIA: V. 17; A. 51.
POLA: V. 36; A. 98.
POTENZA: V. 24; A. 57.
RAGUSA: V. 14; A. 46.
RAVENNA: V. 84; A. 96.
REGGIO CALABRIA: V. 58; A. 66.
REGGIO EMILIA: V. 55; A. 102.
RIETI: V. 39; A. 19.
ROMA: V. 380; Q. 2; A. 712.
ROVIGO: V. 23; A. 45.
SALERNO: V. 65; A. 181.
SASSARI: V. 38; A. 78.
SAVONA: V. 36; A. 61.
SIENA: V. 23; A. 88.
SIRACUSA: V. 21; A. 42.
SONDRIO: V. 11; A. 38.
SPEZIA: V. 22; A. 55.
TARANTO: V. 47; A. 76.
TERAMO: V. 13; A. 40.
TERNI: V. 41; A. 60.
TORINO: V. 549; Q. 1; A. 709.
TRAPANI: V. 25; A. 91.
TRENTO: V. 61; A. 240.
TREVISO: V. 32; A. 82.
TRIESTE: V. 85; A. 172.
UDINE: V. 101; A. 204.
VARESE: V. 82; A. 247.
VENEZIA: V. 78; A. 216.
VERCELLI: V. 47; A. 109.

VERONA: V. 64; A. 106.
VICENZA: V. 35; A. 91.
VITERBO: V. 22; A. 49.
ZARA: V. 2; A. 4.

Colonie.

CIRENAICA: V. 74; A. 38.
EGEO: V. 46; A. 18.
ERITREA: V. 12.
SOMALIA: V. 6; A. 3.
TRIPOLITANIA: V. 72; A. 31.
REPUBBLICA S. MARINO: A. 3.

Europa.

ALBANIA: V. 10; A. 1.
AUSTRIA: V. 2; Q. 2; A. 24.
BELGIO: V. 1; A. 12.
BULGARIA: V. 3; A. 2.
CECOSLOVACCHIA: V. 1; A. 5.
DANIMARCA: V. 1; A. 43.
FINLANDIA: V. 1.
FRANCIA: V. 10; A. 41.
GERMANIA: V. 5; A. 72.
GRECIA: V. 2; A. 7.
INGHILTERRA: V. 12; Q. 5; A. 28.
JUGOSLAVIA: A. 1.
LETTONIA: A. 1.
MALTA: V. 4; A. 8.
MONACO P.: A. 2.
NORVEGIA: A. 1.
PAESI BASSI OL.: V. 3; Q. 1; A. 8.
POLONIA: V. 1; A. 15.
PORTOGALLO: V. 1; A. 3.
ROMANIA: V. 1; A. 3.
RUSSIA: A. 2.
SPAGNA: V. 5; A. 3.
SVEZIA: A. 1.
SVIZZERA { Canton Ticino: V. 15; Q. 1; A. 17. Altri Cantoni: V. 10; A. 9.
UNGHERIA: A. 2.

Africa.

EGITTO: V. 20; A. 25.
MAROCCO: A. 1.
POSSEDIMENTI INGLESI: V. 1.
TUNISIA: V. 15; A. 2.

America Settentrionale.

CANADA': V. 1; A. 1.
STATI UNITI: V. 8; A. 33.

America Centrale.

MESSICO: A. 2.
NICARAGUA: V. 1.
PANAMA: A. 2.
S. SALVADOR: V. 1.

America Meridionale.

ARGENTINA: V. 27; Q. 1; A. 31.
BOLIVIA: V. 1.
BRASILE: V. 26; A. 55.
CILE: V. 4.
COLOMBIA: V. 1.
EQUATORE: V. 1; A. 1.
PARAGUAY: A. 1.
PERU': V. 2.
URUGUAY: V. 4; A. 1.

Asia.

CINA: V. 2.
INDIA: V. 2; A. 19.

Statistica dei Soci al 30 settembre 1930-VIII.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 settembre 1930		N. 172 462
Soci annuali per il 1930 inscritti alla stessa data		» 45 657
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1929	N. 138 788	
Soci Vitalizi inscritti dal 1° gennaio al 30 settembre 1930	» 15 767	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 settembre 1930	» 14 171	
		» 168 726
Totale Soci		N. 386 845
Presumibili rinnovi Soci annuali gia inscritti nel 1929 che non pagarono ancora la quota del 1930 e presumibili nuove iscrizioni		» 4 000
Totale Soci		N. 390 845

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

NELL'INTIMITA'
DELLA VOSTRA

CASA

NON LASCIATE
MANCARE LE

MORBIDE
SILENZIOSE

PANTOFOLE
AQUILA

MORBIDISSIMO PANNO — SUOLA GOMMA

PRESSO IL VOSTRO CALZOLAIO

INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

Indescrivibile è il piacere

che provano coloro che si avvezzano all'uso regolare dell'**ODOL**. L'**ODOL** viene assorbito dalle mucose della bocca che ne restano impregnate. Ad ogni respiro l'aria che passa sopra queste mucose odolizzate assume una freschezza che conforta e produce un senso di benessere tutto particolare.

Società Italo Americana pel Petrolio - Genova

« GUSTAVO MODIANO » - MILANO

PREZZO L. 1,80